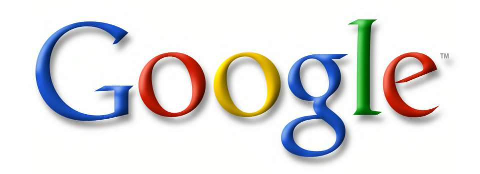
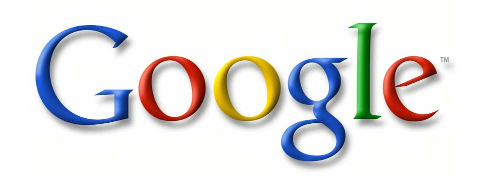
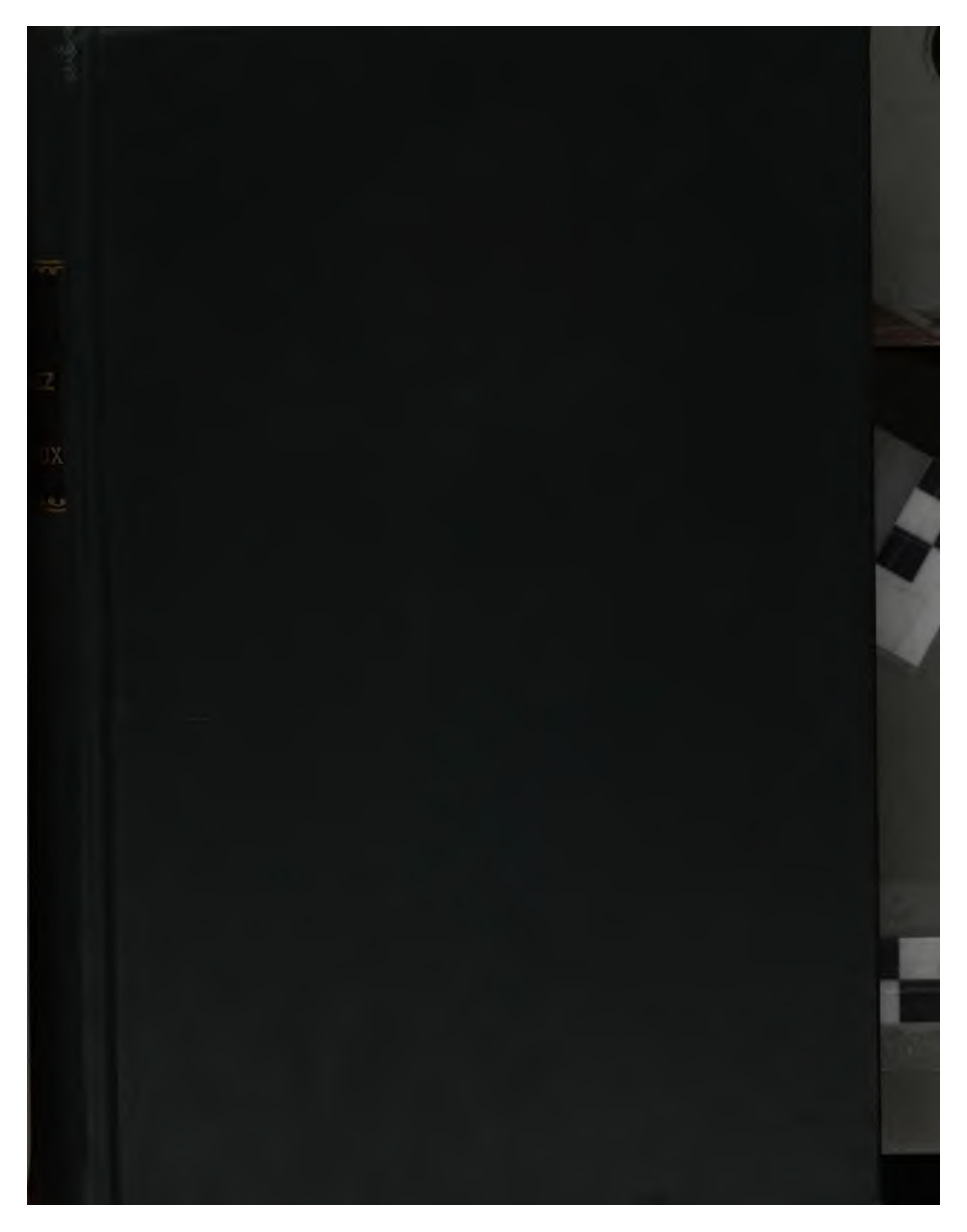
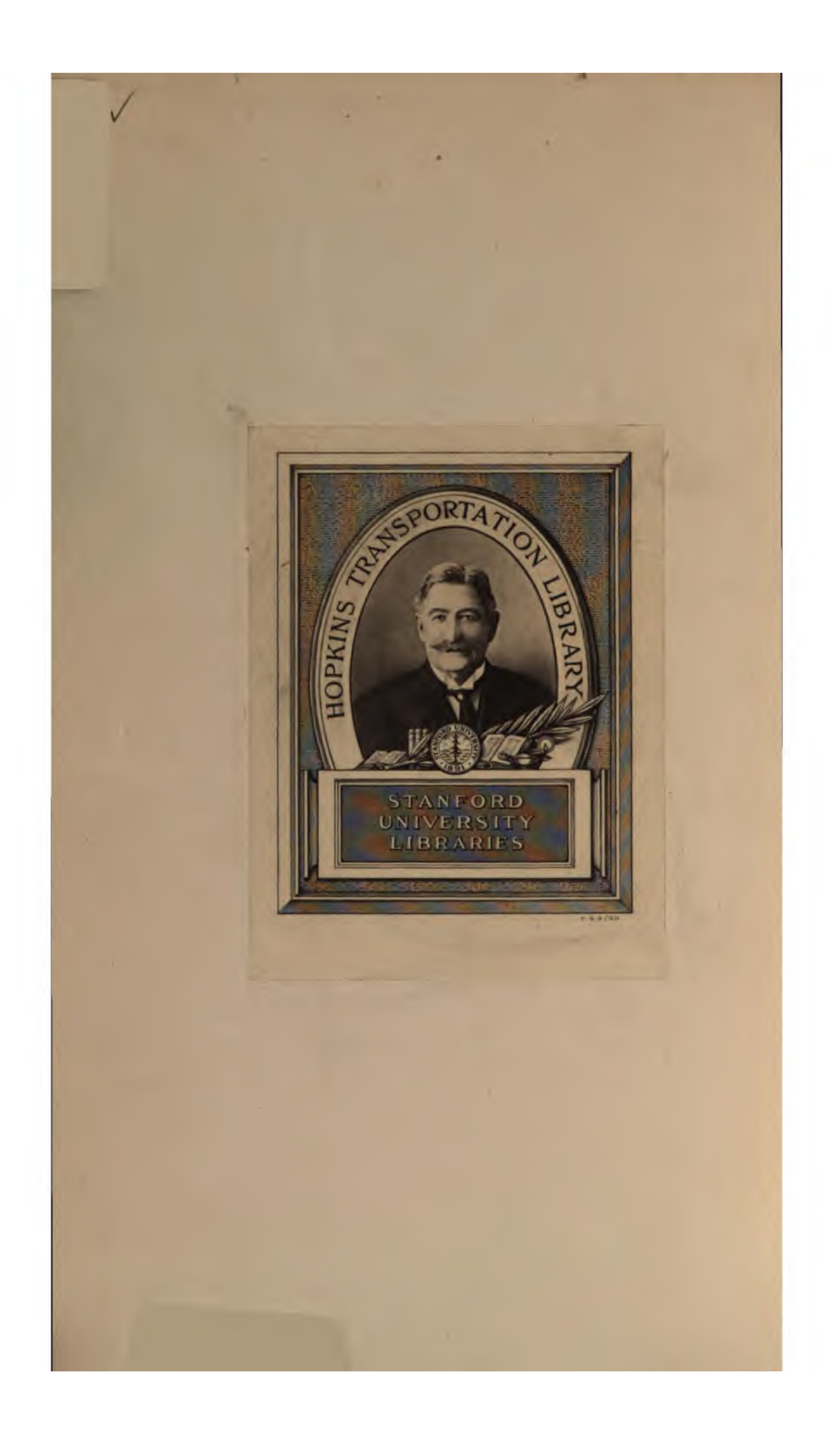







HOPKINS TRANSPORTATION LIBRARY
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES



L'ISTHME

ET LE

CANAL DE SUEZ

L'ISTHME

ET LE

CANAL DE SUEZ

HISTORIQUE — ÉTAT ACTUEL

PAR

J. CHARLES-ROUX
ANCIEN DÉPUTÉ

[illegible] PLANCHES, 12 CARTES OU PLANS HORS TEXTE ET [illegible]

TOME PREMIER



PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE & Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1901



Photo Braun, Clément & Cie

FERDINAND DE LESSEPS

D'APRÈS LE PORTRAIT DE BONNAT

APPARTENANT A Mme LE COMTE CHARLES DE LESSEPS

L'ISTHME

ET LE

CANAL DE SUEZ

HISTORIQUE — ÉTAT ACTUEL

PAR

J. CHARLES-ROUX
ANCIEN DÉPUTÉ

AVEC [illegible] PLANCHES, 12 CARTES OU PLANS HORS TEXTE ET 26[illegible] GRAVURES

TOME PREMIER



PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE & Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1901

A

MONSIEUR LE PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG

MEMBRE DE L'INSTITUT, DÉPUTÉ DU CHER,

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU CANAL DE SUEZ,

Je dédie ce livre.

J.-C.-R.

Gift of Harry W Frantz

A

MONSIEUR LE PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG

MEMBRE DE L'INSTITUT, DÉPUTÉ DU CHER,

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU CANAL DE SUEZ,

Je dédie ce livre.

J.-C.-R.

AVANT-PROPOS

L'histoire de l'Isthme de Suez, ou plutôt celle du Canal, a été écrite plusieurs fois. Mais on a principalement relaté les faits qui se sont passés au cours de l'exécution de l'entreprise de Ferdinand de Lesseps. Une place trop restreinte a été réservée aux événements qui l'ont précédée. Il y a, pourtant, dans la canalisation séculaire de l'Égypte, à laquelle elle doit son existence, canaux d'irrigation et canaux de communication, autre chose qu'une indication et un exemple dont s'est inspiré le créateur du Canal actuel. On y trouve l'histoire d'un système économique auquel était associé l'intérêt de la France et dont l'ancienne monarchie a poursuivi l'application jusqu'à la Révolution de 1789.

Il n'est pas inutile d'insister sur la situation commerciale de notre pays dans le bassin oriental de la Méditerranée avant et après la découverte du Cap de Bonne-Espérance ; sur les moyens incessants mis en œuvre par notre diplomatie à partir du XIVe siècle pour obtenir plus de liberté en faveur de notre commerce en Égypte et en Turquie d'Asie ; sur les efforts tentés par la royauté pour nous ouvrir la porte de la Mer Rouge, c'est-à-dire la voie directe de l'Inde et de l'Extrême-Orient.

Depuis Louis XII jusqu'à Bonaparte, et depuis l'expédition d'Égypte jusqu'à 1853, la question d'Égypte et du golfe Arabique, voire la question de l'Isthme de Suez, sont choses françaises. Depuis les tarifs de douanes obtenus du sultan

Soliman par François Ier jusqu'au projet du Canal rêvé par Colbert et aux velléités de descente en Égypte caressées par Louis XVI, l'ouverture de la route d'Extrême-Orient par l'Isthme de Suez, que Bonaparte tenta de réaliser, est à l'ordre du jour de la France.

J'ai donc essayé de résumer, en une série de documents puisés à des sources multiples, l'histoire ou plutôt la genèse de l'Isthme de Suez, dont la destinée apparait avec son caractère économique aussi loin que les investigations humaines ont pu nous instruire à son sujet.

Ferdinand de Lesseps a raconté techniquement et épisodiquement l'histoire de son entreprise, depuis la conception qu'il en a eue jusqu'à son exécution définitive. J'en retracerai les actes principaux; mais j'ai pensé qu'il fallait rattacher plus substantiellement cette page de notre siècle au passé d'où elle émane, et, avant l'âge d'exécution, préparé et mis en œuvre par notre grand compatriote, raconter la naissance et l'évolution de cette « réforme » géographique dont tous les siècles se sont occupés; de sorte qu'en parlant de l'Isthme de Suez, on ne songe plus seulement au Canal, mais au rôle de l'Isthme et à l'intérêt dont il était l'objet avant son percement.

En rappelant les noms de ceux qui, d'âge en âge, ont songé au problème de jonction d'Occident en Orient par la Mer Rouge; en racontant les tentatives successives qui ont été les phases de la question, je n'ai pas eu la pensée de diminuer le mérite de l'homme qui fut le créatenr du Canal de Suez.

Si j'avais à donner une définition de la force morale, de celle qui remue les foules, passionne les esprits et entraîne les nations, force d'apôtre plus encore que de prophète, c'est F. de Lesseps que je prendrais pour exemple.

Il a su mener à bonne fin et faire prospérer une entreprise difficile entre toutes, puisque, depuis plusieurs siècles, des hommes considérables des diverses nations d'Europe s'y étaient attachés et avaient été impuissants à la réaliser.

J'ai donc considéré que l'Isthme de Suez avait un passé insuffisamment relié au présent par les commentateurs de son histoire, dont les uns n'ont parlé que de l'œuvre de canalisation des anciens Égyptiens, dont les autres n'ont étudié que la mise en communication récente des deux mers, au point de vue des intérêts économiques de l'Europe.

L'histoire présente elle-même du Canal n'a fait jusqu'à ce jour l'objet d'aucun travail d'ensemble.

J'en étudie les diverses phases depuis les luttes soutenues au début, l'intervention anglaise et le rôle de notre politique, les travaux d'exécution du Canal, le mouvement maritime auquel il donne lieu et les progrès réalisés, les avantages qu'en retirent les peuples, et jusqu'aux conséquences politiques et sociales qui en résultent ; considérations que j'ai déjà ébauchées à plusieurs reprises (1), ayant été mêlé aux événements de la Compagnie de Suez depuis de longues années.

* * *

En dédiant cet ouvrage à M. le prince Auguste d'Arenberg, je tiens à rendre hommage au Président actuel de notre Compagnie, à l'homme qui se consacre avec autant d'intelligence que de dévouement et de patriotisme à la continuation de l'œuvre de F. de Lesseps.

1. *Rapports à la Chambre de commerce de Marseille sur délégations dans l'Isthme de Suez*, mai 1865 et novembre 1869.

Revue de Paris. Le Canal de Suez, 1er octobre, 15 octobre et 1er novembre 1899.

Je remercie mon fils et M. Sevin-Desplaces qui m'ont aidé dans mes recherches à travers les archives des chambres de commerce et du Ministère des Affaires étrangères; M. Bonnet, inspecteur des Finances, secrétaire général de la Compagnie de Suez; M. Quellenec, ingénieur en chef; M. Tillier, chef du transit en Égypte; M. V. de la Fuye, chef du contentieux; M. G. Chaumelin, chef de l'exploitation à Paris, qui ont été pour moi de précieux collaborateurs, et la Maison Hachette pour les soins qu'elle a donnés à l'impression de ce volume.

J. Charles-Roux,

Ancien Député,
Vice-Président de la Compagnie Universelle
du Canal de Suez.

INTRODUCTION

COUP D'ŒIL SUR LA GÉOLOGIE DE L'ISTHME DE SUEZ

La Méditerranée et la Mer Rouge n'ont pas toujours été séparées par un isthme, et le bassin oriental de la Méditerranée n'a pas toujours eu la configuration qu'il a aujourd'hui. Avant de commencer l'histoire du Canal de Suez, je voudrais essayer de reconstituer l'état probable de ces deux mers dans les temps préhistoriques et de retracer les transformations qui ont produit une région intermédiaire entre l'Afrique et l'Asie.

Le savant professeur Suess (1) désigne sous le nom de *Grand plateau désertique* une vaste région qui comprend le nord de l'Afrique et l'Arabie et dont la constitution géologique est la même, dans ses grandes lignes, depuis l'Atlantique jusqu'au golfe Persique.

Cette longue zone, où les terrains sédimentaires ont partout une allure très régulière, est coupée transversalement par une fosse d'effondrement, probablement la plus vaste du globe, où les eaux de l'Océan ont pénétré par le détroit de Bab-El-Mandeb. La formation de la Mer Rouge doit être attribuée à un accident géologique identique à celui qui a créé la vallée du Rhin entre les Vosges et la Forêt Noire.

Les mêmes terrains se retrouvent face à face sur les côtes d'Asie et d'Afrique : au sud, des terrains cristallins très anciens sur lesquels

(1) Ed. Suess, professeur à l'Université de Vienne, a exposé dans un chapitre de son ouvrage : *Das Antlitz der Erde*, les principaux faits relatifs à la constitution géologique de l'Isthme de Suez mis en évidence par les travaux de plusieurs géologues, parmi lesquels Ch. Laurent, Th. Fuchs, Lortet, Issel et Keller.

C'est à M. Alfred Oppermann, ingénieur en chef des mines et membre de la Commission consultative internationale des travaux de la Compagnie du Canal de Suez, que je dois la communication bienveillante des renseignements ci-dessus, lors de notre dernier voyage d'Egypte.

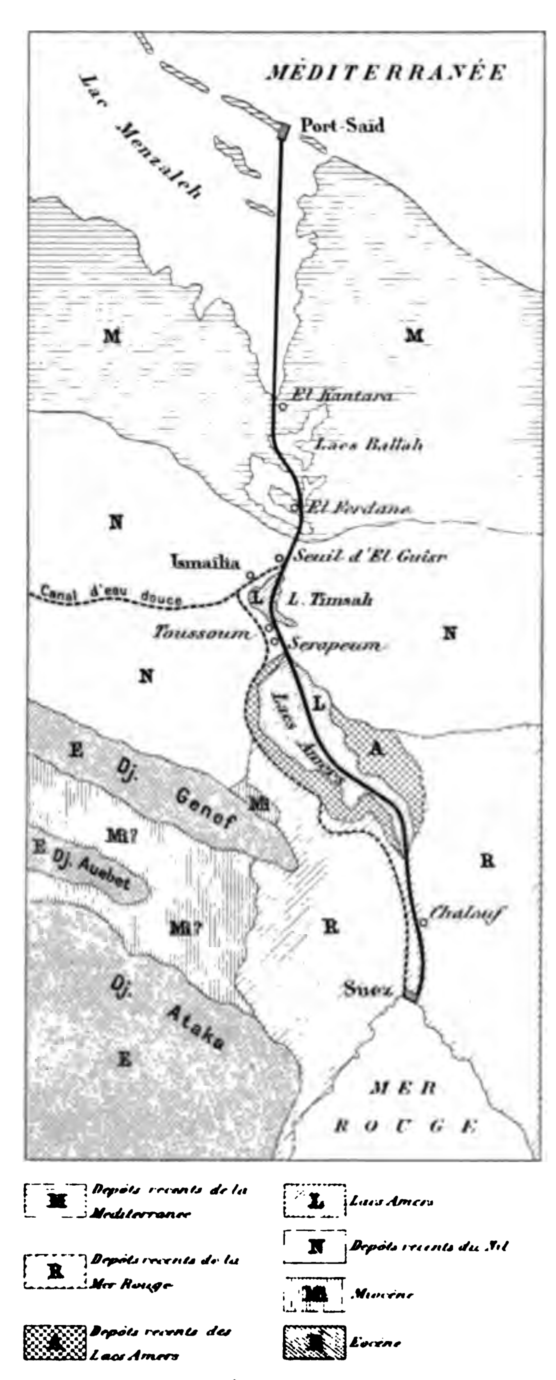
s'appuient, au nord, les plateaux du crétacé supérieur et du tertiaire. Cette fosse est actuellement comblée au nord par une langue étroite d'alluvions modernes constituant l'Isthme de Suez. Elle paraît avoir toujours eu en ce point une profondeur assez faible au-dessous du niveau de la mer.

Mais, à l'origine, la Mer Rouge s'étendait, vers le nord, bien au delà de ses limites actuelles, sur une région dont une grande partie a été envahie ultérieurement par les eaux de la Méditerranée. Les seuls témoins qu'on en trouve encore sur la terre ferme sont les dépôts sableux de la plaine de Gizeh dont est constituée la falaise limitant le désert vers la vallée du Nil. Le sphinx a été taillé dans leurs couches durcies. Ils s'élèvent jusqu'à 64 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer et on y trouve des fossiles de coquillages qui vivent dans la Mer Rouge. Ces terrains ont émergé à la suite d'un soulèvement régulier, car leurs strates sont restées horizontales et ils ne portent pas la moindre trace de dislocation. On peut voir jusqu'à la même altitude de 64 mètres, sur les pentes du Mokattam, près du Caire, des trous de pholades qui datent de la même époque et, sur les bords de la Mer Rouge, au sud et au nord jusqu'à Suez, les traces d'anciens rivages formés de bancs horizontaux de coquilles modernes ou de récifs coralligènes.

Il y a donc eu un premier soulèvement d'environ 56 mètres à la suite duquel le rivage de la Mer Rouge a reculé vers le sud jusqu'à proximité de ses limites actuelles. Une région très étendue comprenant la vallée du Nil et, peut-être même, tout le plateau désertique a dû prendre part à ce déplacement, car le cours de ce fleuve n'en a subi aucune atteinte et s'est simplement prolongé vers le nord-est jusqu'à une très grande distance de son embouchure dans l'ancienne Mer Rouge primitivement située bien en amont du Caire.

Les traces de la faune du Nil ont effectivement une très grande extension. On a trouvé dans les alluvions de Geneh, dans l'Arabie Pétrée, une coquille de *Spatha chariana*, espèce qui vit dans le Nil et, dans le lac de Tibériade, un poisson caractéristique du Nil, le *Chromis nilotica*, ainsi que d'autres représentants de la même faune. Le

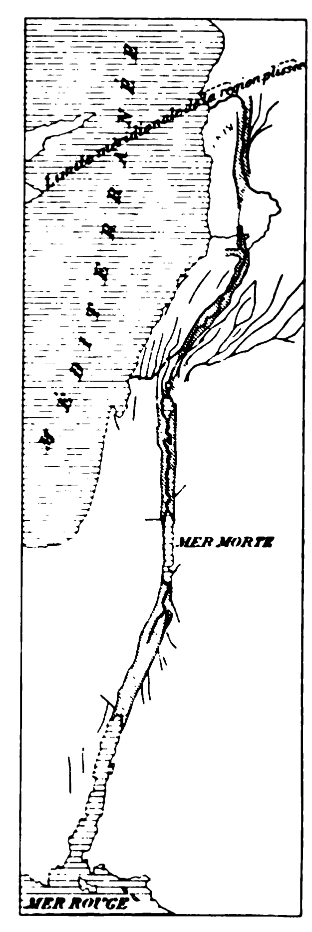
papyrus pousse encore sur le lac de Tibériade avec plus de vigueur que dans la vallée du Nil d'où il provient incontestablement; et la communication a dû se faire par la plaine de Jezréel. Le *Tryonix ægypticus* vit près de Beyrouth. Enfin, le crocodile du Nil s'est perpétué jusqu'à nos jours dans les bouches marécageuses du Nahr-E-Zeska, ou fleuve des Crocodiles, à 3 kilomètres au nord de Césarée. Un spécimen de ce saurien, de 3 mètres de longueur, a encore été tué près de ce fleuve en 1877. Le léviathan de Job (chap. XL et XLI) était vraisemblablement un crocodile.



CARTE GÉOLOGIQUE DE SUEZ.
D'après l'ouvrage de E. SUESS : *Das Antlitz der Erde*

Alors est survenue la dépression qu'occupe actuellement la Méditerranée orientale avec laquelle la Mer Rouge a été d'abord en communication par un détroit de très faible

nand de Lesseps, se confond avec l'ancien Canal des Pharaons près du seuil de Chalouf, et ce dernier Canal débouche dans la Mer Rouge par une écluse de 3 mètres construite par Ptolémée II. Ainsi, lorsque le calife Omar reconstruisit le Canal, il y a onze siècles, le rivage de la Mer Rouge devait coïncider avec une ligne de niveau située à 3 mètres au-dessus du rivage actuel. Au surplus, des mouvements semblables sont incontestablement survenus dans la Méditerranée au cours des vingt derniers siècles.



CARTE SCHÉMATIQUE DE SUEZ.
D'après l'ouvrage
de E. Suess : *Das Antlitz der Erde*.

Les dépôts très récents dont est formé l'Isthme de Suez se subdivisent suivant trois zones très distinctes :

1° Au nord s'étendent les dépôts méditerranéens que le Canal de Suez traverse de Port-Saïd au kilomètre 66 au sud d'El Ferdane. Le Canal coupe d'abord un long et étroit cordon littoral et entre dans le lac Menzaleh, laissant à l'est les embouchures des anciennes branches tanitique et pélusiaque du Nil. Il coupe au kilomètre 37 l'ancien bras de Péluse, traverse le seuil de Kantara et pénètre dans le lac Ballah.

2° La zone médiane est constituée par les dépôts du Nil formant, au nord, le seuil d'El Guishr et, au sud, celui du Serapeum. Entre ces deux seuils, le Canal traverse, du kilomètre 76 au kilomètre 80, le lac Timsah ou lac du Crocodile, situé à l'extrémité de la vallée de Gessen.

3° Au sud, le Canal traverse, du kilomètre 95 jusqu'à Suez, les dépôts de la Mer Rouge où se trouvent les lacs Amers et le seuil de Chalouf.

D'après Laurent, si l'on tient compte des cordons de coquilles étagés sur les pentes, la zone méditerranéenne atteindrait le kilomètre 68 et la zone érythréenne commencerait au kilomètre 83.

Au sud-est de l'Isthme s'élève un massif montagneux comprenant le Djebel Genef et, plus au sud, le Djebel Anebet et le Djebel Attaka.

En creusant le Canal, on a rencontré au seuil de Chalouf des calcaires durs qui forment le prolongement du Djebel Genef et n'ont pu être enlevés qu'à la mine.

Un géographe du XVIIIe siècle, d'Anville (1697-1782) (1), avait déjà exprimé l'opinion que la Mer Rouge et la Méditerranée ont été jadis en communication. Appuyée sur des considérations d'une rare sagacité et accréditée dans le monde savant comme l'expression d'une vérité géologique, cette opinion trouva cependant un détracteur dans M. de Rozière, ingénieur des mines, membre de la Commission d'Égypte en 1799-1801, qui, dans un mémoire intitulé : *De la constitution physique de l'Égypte*, inséré dans le rapport général de la Commission, l'a combattue, sans d'ailleurs apporter des preuves contradictoires et quoique s'appuyant sur les travaux des ingénieurs Le Père et du Bois Aymé.

J'ai pensé devoir citer M. de Rozière à titre purement documentaire.

« L'examen de l'Isthme de Suez (2), parcouru dans cinq directions différentes, et des renseignements qui méritaient la plus grande confiance (3) m'ont fait reconnaître que les grands changements supposés par d'Anville dans l'état du pays et dans l'extrémité du golfe Arabique étaient contre toute vraisemblance, pour ne pas dire physiquement impossibles. Les preuves du séjour de la mer dans l'intérieur de l'Isthme depuis les temps historiques, malgré des apparences séduisantes, sont sans valeur pour le géologue; et, par leur état actuel, les lacs Amers qui occupent le centre de l'Isthme,

(1) Recueil des mémoires de l'Académie des inscriptions et belles-lettres.

(2) *Description de l'Égypte*, t. II. *De la constitution physique de l'Égypte*. 1813. M. de Rozière.

(3) Allusion aux travaux de Le Père et du Bois Aymé.

quoique chargés d'une énorme quantité de matières salines, n'ajoutent à cette hypothèse aucune probabilité. Leur état n'a rien de particulier. Ainsi, le lac Mœris ou lac Karoun, autrefois lac d'eau douce, se trouve maintenant chargé de six ou sept fois autant de matières salines que les eaux de la mer; et si les canaux qui y portent les eaux du Nil étaient trois ou quatre ans sans y affluer, il ne différerait point des lacs Amers par ses circonstances physiques et par la composition chimique de ses eaux. On ne verrait pas là des preuves de la communication de la mer depuis les temps historiques, car il est constaté historiquement qu'à cet égard rien n'a changé. En Égypte et dans tous ses environs, la salure d'un lac d'eau douce,



LE DJEBEL ATTAKA.

D'après l'ouvrage de E. Suess : *Das Antlitz der Erde.*

après un grand laps de temps, est un phénomène universel, un effet nécessaire, dont on peut donner les raisons. Elle ne prouve donc rien pour la communication de ce lac avec la mer; et l'on ne pourrait pas l'inférer de là, quand même l'histoire et les circonstances du local n'y seraient pas contraires. Prémuni par ces considérations, on se trouve conduit par les auteurs anciens à des résultats fort différents de ceux de d'Anville, et l'on voit clairement que tous leurs renseignements sont d'accord avec les circonstances du local pour prouver que l'extrémité du golfe Arabique n'a presque pas changé depuis les temps historiques. Des autorités modernes fort recommandables (1) appuient aussi cette opinion. De là se déduit la permanence du niveau de cette mer depuis les premiers temps historiques et quelques autres conséquences assez importantes que

(1) M. Gosselin.

la géologie indique également, mais qu'elle ne suffirait peut-être pas à démontrer. Le prolongement du golfe Arabique supposé par d'Anville était d'environ dix-sept lieues. C'était déplacer de dix-sept lieues les anciennes villes situées à son extrémité. On conçoit que les anciennes mesures de l'Égypte, ajustées à de telles hypothèses, devenaient un peu suspectes. »

Cette réfutation d'un professionnel qui écrivait il y a près d'un siècle à la suite d'une mission un peu troublée par les événements ne saurait être opposée aux considérations que j'ai développées plus haut. M. de Rozière n'a produit aucun argument à l'encontre d'une théorie aujourd'hui consacrée. On est surpris de le voir invoquer l'autorité des auteurs anciens, dont aucun n'a nié la jonction de la Méditerranée et de la Mer Rouge à une époque aussi reculée. C'était bien une tradition que la Mer Rouge, le Delta et la Méditerranée ne formaient autrefois qu'une seule mer, et cette tradition nous est transmise par Hérodote, qui la tenait lui-même des prêtres égyptiens (1).

Pour compléter ce tableau de la Méditerranée orientale, disons en effet que tout ce qui est aujourd'hui la Basse-Égypte formait primitivement un golfe de cette mer. Les auteurs anciens et les savants modernes s'accordent à reconnaître que la Basse-Égypte a été formée par les alluvions du Nil dont les apports ont peu à peu comblé le golfe primitif.

« L'Égypte, dit Hérodote, formait une langue de terre comprise entre deux golfes, le golfe Arabique, qui sort de la mer du Sud (Mer Rouge) et le golfe qui, sortant de la mer du Nord (Méditerranée), s'étend vers l'Éthiopie. Ces deux golfes n'étant séparés que par un petit espace, il s'en fallait peu, après l'avoir percé, qu'ils ne se joignissent par leurs extrémités. »

Résumant dans quelques mots l'histoire physique de la Basse-Égypte, le même historien ajoute : « L'Égypte est une terre de nouvelle acquisition, un présent du Nil, qui, par ses alluvions, a

(1) Hérodote. Édit. 1833, Livre II, ch. XII.

comblé un bras de mer compris entre la Lybie et la Montagne Arabique. »

Il est même probable que le Delta a continué à s'étendre vers le nord et à s'exhausser par les dépôts du Nil depuis les temps historiques. Ce fut la matière de savantes controverses entre les érudits du XVIII[e] siècle, tels que Savary et Volney, et ceux du commencement du XIX[e], tels que Dolomieu, Girard et Rozière. Comme elles nous écarteraient de notre sujet, nous renvoyons à leurs ouvrages ceux de nos lecteurs que cette question intéresse.

En jetant ce rapide coup d'œil sur la géologie de l'Isthme de Suez, j'ai tenu à prouver que jadis la Mer Rouge communiquait avec la Méditerranée, qui a longtemps envahi ce qui est aujourd'hui la Basse-Égypte; que l'Isthme de Suez est de formation relativement récente, et qu'à l'époque où Séti creusa le premier Canal de jonction avec le Nil, la Mer Rouge allait encore jusqu'aux lacs Amers et y formait l'ancien golfe Heroopolite.

Ces indications m'ont paru indispensables pour la clarté du chapitre qui va suivre.



LE SPHINX.

CHAPITRE I

LES TEMPS ANCIENS : LES ÉGYPTIENS, LES PERSES LES PTOLÉMÉES, LES ARABES, LES TURCS

Hérodote et l'Isthme de Suez. — Pourquoi les Égyptiens ne voulaient pas d'un percement direct. — Leur projet et la branche de Péluse. — Le premier Canal. — MM. Ebers et Maspero. — L'œuvre de Seti Ier. — Le pharaon Tarsis et le pharaon Necos. — Une legende detruite. — Hérodote et Necos. — Darius et Strabon. — Ptolemée II et Diodore. — Pline, Sésostris, Darius et Ptolémée. — La prétendue interruption du Canal de Ptolémée. — Cleopâtre et Plutarque. — Letronne et Cleopâtre. — Ce qu'était le Canal attribué a Necos. — Néron et le fleuve de Ptolémée. — Trajan et le Canal. — Le fleuve Trajan. — Les Antonins et le Canal. — Les carrières du Djebel Fatereeh. — La conquête des musulmans et le calife Omar. — Voltaire et le Canal d'Omar. — Le calife Al Mansour et le Canal. — Makryzy et le Canal. — Le Canal et le golfe Heroopolite. — La barre d'Heroopolite. — L'œuvre de Darius et l'œuvre d'Amrou. — M. Lebeau et Amrou. — La mise au point de la question du Canal des anciens.

La transformation géologique dont je viens de parler, la formation de l'Isthme de Suez et la barrière créée par la nature entre la Méditerranée et la Mer Rouge ont eu sur l'histoire des peuples une influence considérable. Renverser cette barrière ou la tourner est une question qui se pose dès le moment où s'est formée une civilisation assez avancée pour la comprendre et pour espérer la résoudre. Parmi les travaux gigantesques exécutés sur les bords du Nil, la

jonction de la Mer Rouge et de la Méditerranée est un des premiers qui aient été accomplis par la main de l'homme.

Des différents moyens qui s'offraient aux Égyptiens pour résoudre ce problème, route de terre, canal direct, canal dérivé du Nil, ils choisirent ce dernier en partie à cause des facilités que fournissait le fleuve, mais surtout à cause de la légende de l'inégalité du niveau



Cliché Gervais-Courtellemont.

LES COLOSSES DE MEMNON.

des deux mers qui, dans tous les temps, a pesé d'un grand poids dans l'histoire du Canal de Suez.

« Pour aller de la mer Septentrionale (la Méditerranée), dit Hérodote, à la mer Australe (la Mer Rouge), qu'on appelle aussi Érythrée, on prend par le mont Casius (1) qui sépare l'Égypte de la Syrie : c'est le plus court. »

La distance du mont Casius jusqu'à la Mer Rouge était, d'après Hérodote, de 1.000 stades, c'est-à-dire environ 100 kilomètres, le stade équivalant à peu près à 100 mètres. Il en résulte que l'Isthme

(1) Chaine *Casiotis* de la carte de Kiépert.

de Suez n'avait pas plus de 90 à 95 kilomètres de large il y a deux mille cinq cents ans; c'est-à-dire que la Mer Rouge s'avançait d'environ 50 kilomètres dans l'Isthme. L'histoire de l'emplacement des anciennes villes de la région confirme cette conclusion. C'était donc le chemin de Péluse à la Mer Rouge qu'il fallait simplifier.

Une raison principale, cependant, empêchait les Égyptiens de

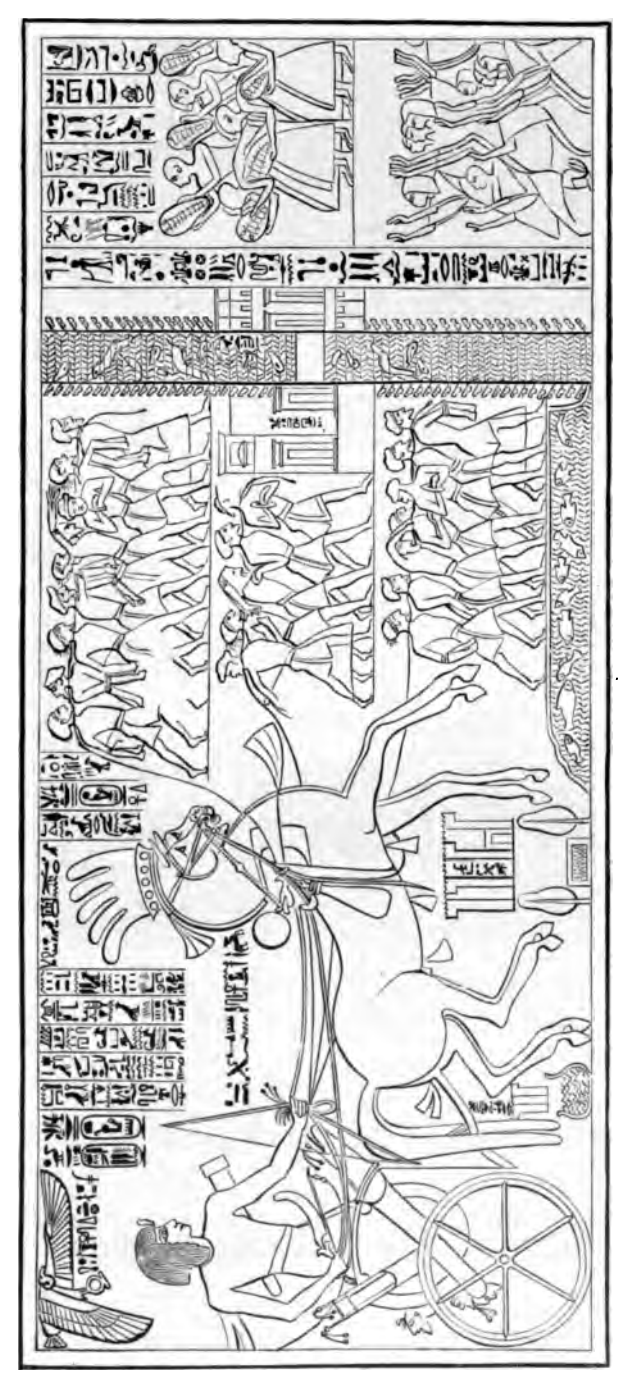


Cliché Gervais-Courtellemont.

PYRAMIDE DE CHEPHREN.

projeter un percement direct. Le commerce d'exportation pour l'Arabie étant la principale raison d'être du Canal, il leur paraissait naturel d'utiliser une des branches du Nil, précisément celle de Péluse. Enfin, c'était une croyance répandue que le niveau de la Mer Rouge dépassait de 9 mètres et plus celui de la Méditerranée; d'où l'appréhension d'une inondation de l'Égypte si on perçait directement.

On attribue généralement au pharaon Necos la construction du premier Canal. D'autres, des auteurs arabes, l'attribuent au pharaon Tarsis. Quelques-uns, moins nombreux, en rapportent tout l'honneur à Rhamsès II le Grand, Meïamoun (aimé de Memnon). Cette



LE CANAL DE SÉTI Ier. — D'après un bas-relief gravé sur le mur septentrional extérieur du temple de Karnak.

Gravure extraite de l'*Egypte*, par EBERS, communiquée par MM. Didot, éd.

opinion est soutenue par sir Gardner Wilkinson, dont l'autorité est grande en la matière. Ce savant a même apporté à cette opinion l'appui d'un fait important, en découvrant dans les ruines d'Abou Keychiyd un monument consacré à Rhamsès Meïamoun et qu'il suppose se rattacher à l'exécution du Canal par ce pharaon.

Nous croyons que l'opinion qui attribue à Necos la paternité du premier Canal de jonction s'est accréditée au détriment de Tarsis, probablement à celui de Rhamsès Meïamoun et sûrement à celui de Séti ou Séthos Ier, dont d'autres

égyptologues, comme MM. Ebers et Maspero nous ont révélé la priorité dans l'œuvre de canalisation égyptienne.

Voici, en effet, ce que dit M. Ebers, à propos de la localité d'Elkantarah et des ruines qui l'avoisinent. Il s'agit d'une peinture découverte dans le temple d'Ammon, à Karnak.



MOMIE DE SÉTI Ier.

« Cette place frontière, si importante comme lieu de transit, était, dans l'antiquité, sur la route qui menait les caravanes de Syrie en Égypte. Les ruines de Tell es Semoût, à l'ouest de Bir Makhdal, un peu plus loin au sud, sont à la place même où étaient les tours de garde et de défense (migdol) que les pharaons avaient élevées sur l'Isthme de Suez, pour protéger le delta contre les ennemis qui le menaçaient du côté de l'Asie. Séti Ier fit construire en l'honneur de son père des édifices dont les débris se sont conservés dans le voisinage immédiat de cette localité. Son fils Rhamsès II acheva le monument auquel ils appartenaient ; peut-être dépendait-il du plus ancien Canal de Suez, que Séti creusa, et qu'il fit représenter sur la muraille extérieure du nord, dans le temple de Karnak. Ce bas-relief est, malgré son apparente simplicité, d'une signification et d'une importance exceptionnelles. Nous y voyons le conquérant ; il revient vainqueur de Syrie, et les prêtres et les nobles d'Égypte l'accueillent à grand renfort de bouquets et de compliments, sur la rive du Canal. Le Canal est défendu par des fortifications et porte dans une inscription le nom de *la Coupure*. »

Cette preuve archéologique est concluante, bien qu'elle ait été ignorée d'Hérodote, et que l'auteur arabe Schems Edin ait attribué, de son côté, le premier Canal à Tarsis, sous le règne duquel Abraham

serait venu en Égypte. On aurait même construit le Canal dans le but de faciliter les communications avec la Mecque, où demeurait Agar (Khadjar), mère d'Ismaël.

Les deux découvertes de sir Wilkinson, Ebers et Maspero, se concilient, d'autre part, fort bien, puisque Rhamsès Meïamoun était le fils de Séthos, et continua le Canal commencé par son père.

Necos ou Nechao II, fils de Psammetik et roi de la XXVI[e] dynastie (630 av. J.-C.), n'a donc été qu'un continuateur.



TÊTE DE LA MOMIE DE RHAMSÈS II.

« Necos, dit Hérodote, qui vit ce Canal cinquante ans après le départ d'Égypte de Darius, entreprit le premier de creuser le Canal qui conduit à la mer Érythrée. Darius, roi de Perse, le fit continuer. Le Canal a de longueur quatre journées de navigation et assez de largeur pour que deux trirèmes puissent y voguer de front. L'eau dont il est rempli vient du Nil et y entre un peu au-dessus de Bubaste (aujourd'hui Zagazig), ville sur la branche Pélusiaque et qui fut capitale des rois sous la XXII[e] dynastie. Le Canal aboutit à la mer Érythrée près de Patumos, ville d'Arabie. On commença à le creuser dans cette partie de la plaine d'Égypte qui est du côté de l'Arabie. La montagne qui s'étend vers Memphis et dans laquelle sont les carrières est au-dessus de cette plaine et lui est contiguë. Le Canal commence donc au pied de la montagne. Il va d'abord, pendant un long espace, d'Occident en Orient. Il passe ensuite par les ouvertures de cette montagne et se porte au midi dans le golfe d'Arabie. Sous le règne de Necos, six vingt mille hommes périrent en le creusant. Ce prince fit discontinuer l'ouvrage sur la réponse d'un oracle qui l'avertit qu'il travaillait pour le Barbare. Les Égyptiens appellent Barbares tous ceux qui ne parlent pas leur langue. »

Darius, après sa conquête de l'Égypte, continua les travaux du Canal. Mais ceux-ci furent encore interrompus par la crainte de la différence de niveau des eaux de la Mer Rouge. C'est Strabon qui donne ce motif, tout en attribuant d'ailleurs la première construction du Canal au pharaon Sésostris, avant la guerre de Troie. « Ce Canal avait, dit-il, cent coudées de largeur et une profondeur qui le rendait accessible aux plus grands bateaux. »



MOMIE DE RHAMSÈS II.

Ptolémée II à son tour reprit le projet et le réalisa.

Diodore et Strabon en parlent pour l'avoir vu exécuté.

« Un Canal creusé à force de bras, dit Diodore, s'étend de la bouche pélusiaque jusqu'au golfe Arabique et à la Mer Rouge. Necos, fils de Psammethicus, entreprit le premier de construire ce Canal; Darius le Perse le continua, mais le laissa inachevé, car il avait appris que s'il perçait le détroit il inonderait l'Égypte. On lui avait en effet démontré que la Mer Rouge est plus élevée que le sol de l'Égypte. Ptolémée II y mit la dernière main ; et, dans l'endroit le plus favorable, il fit pratiquer une séparation artistement construite; on l'ouvrait quand on voulait y naviguer et on la refermait aussitôt. »

Pline le Naturaliste de son côté, après avoir attribué la première idée du Canal à Sésostris, adoptée ensuite par Darius et continuée par Ptolémée, dit que celui-ci « fit creuser un Canal de 100 pieds de large, de 40 pieds de profondeur, de 37.500 pas de long jusqu'aux sources amères », et ajoute qu'il « ne le continua pas plus loin, par la crainte de l'inondation, car on découvrit que le niveau de la Mer Rouge est de 3 coudées au-dessus du sol de l'Égypte. D'autres n'attribuent

pas à cette crainte l'interruption du Canal, mais ils disent que l'on eut peur que l'introduction de l'eau de mer ne gâtât l'eau du Nil, qui seule sert à la boisson. Néanmoins tout ce trajet, depuis la mer d'Égypte, se fait par terre. Il y a trois itinéraires : l'un part de Péluse (1) et traverse les sables, où l'on ne peut retrouver son chemin qu'à l'aide de roseaux fixés en terre, à cause que les vents effacent la trace des pas. Un second commence à 2.000 pas au delà du mont Casius et rejoint au bout de 60.000 la route de Péluse. Les Arabes Antéens habitent sur ce trajet. Le troisième part de Gerrhum, qu'on appelle *Sans-Soif*, traverse le pays des mêmes Arabes et est plus court de 60.000 pas, mais il franchit d'âpres montagnes et est pauvre en eau. Toutes ces routes aboutissent à Arsinoë ».

D'après cette description, Pline croyait à l'interruption du Canal, et, d'autre part, ne s'était pas rendu compte de ce que Diodore appelait une *séparation artistement construite* et qui n'était, vraisemblablement, autre chose qu'une sorte d'écluse primitive. Ceux qui ont cru avec Pline à l'interruption du Canal ont ignoré, non seulement le fonctionnement de cette écluse, mais ont cru être d'autant plus fondés à supposer une solution de continuité qu'un incident se rapportant à la fuite de Cléopâtre, après la bataille d'Actium, et raconté par Plutarque, semble leur donner raison.

Cléopâtre, résolue à fuir dans l'Inde (2) avec sa flotte et ses trésors, fut trouvée par Antoine « occcupée de l'immense projet de faire passer sa flotte par-dessus l'Isthme qui sépare la mer du Nord de la mer du Sud ». De ce projet à la présomption que le Canal n'existait plus, la conclusion est, en effet, naturelle. Mais un commentateur de Plutarque, Letronne, a précisément donné, au sujet du projet de Cléopâtre, des explications sur le Canal qui font très bien comprendre que si la reine en fuite n'y eut point recours, c'est

(1) Ville sur la Méditerranée à l'embouchure de la branche pélusiaque ou bubastique, fondée par les Hycsos envahisseurs (2200 ans av. J.-C.) et fortifiée, a été considérée longtemps comme la clef de l'Égypte. S'était d'abord appelée *Avaris*.

(2) On appelait l'Inde ou la *Troglodytique* la partie méridionale de l'Éthiopie, sur la Mer Rouge.

parce qu'il ne pouvait être utilisé et non parce qu'il n'existait plus.

« Il a été remarqué, dit Letronne, qu'à cause de la faiblessse de la pente entre Bubaste et la Mer Rouge, laquelle n'excède pas 2 mètres dans les circonstances les plus favorables, la navigation du Canal ne pouvait durer que peu de mois chaque année. Aussitôt que le Nil était descendu au-dessous d'un certain niveau, elle devait être interrompue ; du moins le passage du Canal au Nil se trouvait forcément arrêté. L'étiage s'établit ordinairement en mars, se prolonge jusqu'à la fin de juin ; mais longtemps avant et après ces époques, le chômage du Canal devait avoir lieu. La bataille d'Actium se donna le 2 septembre de l'an 31 avant Jésus-Christ, et il résulte des événements qui suivirent cette bataille qu'Antoine ne put rejoindre Cléopâtre que dans les premiers mois de l'an 30, en février, ou plus tard encore. Son retour a donc coïncidé avec le temps de l'étiage, c'est-à-dire avec l'époque où le Canal devait nécessairement chômer. C'est alors qu'Antoine trouva Cléopâtre occupée de son entreprise. On conçoit que cette princesse, dans l'excès de sa frayeur, craignant à chaque instant de voir arriver Octave à la tête de sa flotte victorieuse, ne pouvait patiemment attendre trois ou quatre mois que le retour de l'inondation eût rendu le Canal navigable. « Elle prit donc le parti extrême de faire passer des vaisseaux par-dessus l'Isthme, de Péluse à *Heroopolis*. »

Ainsi, le Canal existait ; mais Cléopâtre ne put s'en servir parce que le niveau des eaux du Nil arrêtait la navigation de *Bubaste* à la Mer Rouge : son existence et son rôle économique ne sauraient être contestés. De Bubaste (Zagazig) à Patymos ou Patumos, dans les environs de Suez actuelle, il avait environ 150 kilomètres de longueur, sur une largeur maxima de plus de 30 mètres, avec une profondeur moyenne de 2 à 3 mètres, bien suffisante pour les bateaux de l'époque. On évalue à 15 millions de mètres cubes la quantité de terre enlevée pour le creuser.

Quelle part exacte de ce labeur revient aux Ptolémées, et en particulier à Ptolémée II Philadelphe, qui l'acheva ? Il est évident que les Ptolémées avaient intérêt à faire croire qu'ils étaient les seuls

auteurs du Canal. Diodore, Strabon et Pline, qui l'ont déclaré, ont écrit d'après eux, du moins d'après leurs historiens. Diodore voyageait en Égypte soixante ans avant Jésus-Christ, sous Ptolémée Dyonisios, et Strabon quarante ans après. Pline a parlé d'après les autres. Quant à Hérodote, qui voyageait en Égypte vers 460, soit cinquante ans après les travaux entrepris par Darius, il avait vu le Canal terminé. Il parlait *de visu*, tandis qu'Aristote, Diodore, Strabon et Pline, qui, tous, s'accordent à dire que Darius ne conduisit pas l'œuvre à sa fin, ne parlaient que par ouï-dire.

Une autre preuve de l'achèvement du Canal par Darius, c'est le monument reconnu sur la rive occidentale du bassin des lacs Amers pendant l'expédition de 1799 par MM. de Rozière, Devilliers, Delille et Alibert. Ce monument, ou plutôt les débris qui en restent, se compose de blocs de granit et de poudingue. Quelques-uns portent des inscriptions cunéiformes bien conservées qui font remonter l'origine du monument au temps de l'occupation de l'Égypte par les rois de Perse. Il est donc naturel de le rapporter aux travaux exécutés par Darius dans l'Isthme, et la position qu'il occupe prouve que le Canal a été poussé, dès cette époque, jusqu'à la mer.

Sous le règne de Néron, on appelait encore le Canal fleuve de Ptolémée, *Ptolemæus amnis ;* Pline le qualifie de *navigabilis alveus*. Ce nom ne disparaît qu'avec l'empereur Trajan et devient alors celui de *fleuve Trajan*, qu'il portait dans toute l'étendue de son cours. Il subit, à cette époque, une appréciable amélioration.

« Le travail ordonné par Trajan, dit M. Letronne, avait consisté à la fois dans une grande réparation de la partie voisine de la Mer Rouge et dans l'établissement d'un autre Canal qui portait la prise d'eau à Babylone, près du Caire actuel, à environ 60 kilomètres en amont de Bubaste ; opération qui avait pour but d'augmenter la pente et, par conséquent, la durée du temps pendant lequel le Canal pouvait être navigable. »

Pendant les premières années d'Antonin, le Canal est en pleine activité. Lucien, qui avait exercé des fonctions importantes en Égypte (160 ou 170), parle d'un jeune homme qui « s'étant embar-

qué à Alexandrie remonta le Nil et navigua jusqu'à Clymsa, port situé à l'extrémité du Canal, sur la Mer Rouge ».

Après les Antonins, il n'est plus question du Canal. On suppose que, sous le règne d'Adrien, ou peut-être d'Antonin, un ensablement s'est produit. Il est certain que c'est à ce moment que fut interrompue l'exploitation des carrières du Djebel Fatereeh, dont la production fort active répondait pourtant à des besoins considérables et incessants. L'existence de cette carrière était liée à celle du Canal, et la coïncidence de son abandon avec la fin de la navigation du Canal permet de supposer que c'est bien cette raison qui a justifié l'abandon.

« Si le Canal n'avait pas cessé d'être navigable, dit un historiographe (1), on n'aurait pas renoncé à transporter en Égypte toutes ces colonnes dont on peut encore sur les lieux découvrir les fûts et les chapiteaux épars. »

Après la conquête de l'Égypte par les musulmans, en 640, le calife Omar fit à son tour déblayer et recreuser le Canal à partir de Fosthath (Vieux Caire). Le mouvement commercial reprit entre l'Égypte et l'Arabie. « En moins d'un an, dit l'historien arabe Makryzy, des bateaux chargés de grains arrivèrent à Colzoum (2) et portèrent l'abondance sur les marchés de Médine et de la Mecque. » « Les Sarrasins, dit Voltaire (3), faisaient déjà voir que leur génie pouvait s'étendre à tout. L'entreprise de renouveler en Égypte l'ancien Canal creusé par les rois et rétabli ensuite par Trajan, et de rejoindre ainsi le Nil à la Mer Rouge, est digne des siècles les plus éclairés. Un gouverneur d'Égypte entreprend ce grand travail sous le califat d'Omar et en vient à bout. »

Le Canal demeura en cet état pendant cent cinquante ans, jusqu'au règne du calife abasside Abou Jafar Al Mansour (775 après Jésus-Christ), qui fit fermer son embouchure à Colzoum.

La voie de communication entre la Méditerranée et la Mer Rouge,

(1) *L'Isthme de Suez*, par Henri Silvestre. 1860.
(2) Ancien port de Clysma, sur la mer Rouge, d'où les vaisseaux se rendaient dans le Hedjaz, l'Yemen et l'Inde.
(3) Voltaire. *Essais sur les mœurs*.

conçue par un pharaon, avait duré pendant plus de quinze cents ans. En 1435, l'auteur arabe Makryzy constatait l'oubli dans lequel était tombée cette grande entreprise. Résumons-la.

Séti I[er] creuse le premier Canal; Rhamsès II le continue, Tarsis et Necos perfectionnent les travaux. Avec le Canal de Necos, les navires de la Méditerranée remontaient la branche pélusiaque du Nil, à partir d'Avaris jusqu'à Bubaste ; puis, de là, allaient en quatre jours, par le Canal de Necos, jusqu'à Heroopolis. Ici, on se rappelle que le Canal avait été interrompu parce qu'on croyait à une différence de niveau de la Mer Rouge. Un transbordement des marchandises était effectué jusqu'au golfe Heroopolite (lacs Amers), où se trouvaient de nouveaux bateaux. Ce golfe Heroopolite avait été séparé de la Mer Rouge par un phénomène bien commun sur les côtes africaines et appelé *barre*. Cette barre n'était franchissable qu'à l'aide d'un chenal dont profitaient les bateaux égyptiens, mais qui finit par être obstrué au fur et à mesure que la barre augmentait entre le golfe et la mer.



TEMPLE DE LOUQSOR.

Nous trouvons ailleurs une explication différente, mais également plausible (1) :

« A une époque très ancienne, les dernières et mourantes convulsions d'un tremblement de terre se seront fait sentir dans les parages dont nous nous occupons et auront soulevé le terrain vers l'en-

(1) Ritt. *Histoire de l'Isthme de Suez*. 1869.

droit où prenait naissance le golfe qui, depuis lors, aura été alimenté seulement par un chenal sinueux, assez étroit et d'une profondeur beaucoup moindre que celle du golfe et de la mer. Ce chenal formant obstacle au mouvement du flot produit par l'alternance des marées combinée avec les effets du vent, une barre sablonneuse ne pouvait pas manquer de se former. Un soulèvement continu, bien que peu sensible, de toute cette région, peut-être aussi les détritus de la croûte ravinée des montagnes voisines, poussés par le vent, seront venus augmenter la barre et auront fini par isoler complètement la nappe liquide au nord de l'obstacle. Désormais, sans communication avec la mer, les eaux du golfe Heroopolite, devenu bassin des lacs Amers, se seront peu à peu évaporées, abandonnant d'immenses dépôts de sel. En même temps que ce phénomène se produisait, le barrage qui avait d'abord isolé le golfe, continuant son œuvre de séparation, et toujours accru par les apports du vent et du flot, aura repoussé de siècle en siècle le rivage de la Mer Rouge jusqu'au point où il est arrivé aujourd'hui. »



TEMPLE DE THÈBES.

L'œuvre de Darius (500 ans av. J.-C.) a consisté à rétablir le chenal de communication qui s'étendait sur une longueur de quinze kilomètres, et dont on voit encore les traces représentées par des berges C'est ce qu'on appela d'abord le *Canal des Pharaons*, bien que son véritable auteur, Darius, ne fût pas pharaon. Le Canal fut abandonné pendant les longues guerres et les invasions multipliées qu'a subies l'Égypte de la mort de Darius à l'avènement de Pto-

lémée II Philadelphe, qui le répara, lui donna son nom, *Canal des Ptolémées*, mais ne se borna pas à cela. Dans la partie allant du golfe Heroopolite à Bubaste, il supprima la solution de continuité et fit un Canal ininterrompu en y introduisant des espèces d'écluses qui n'étaient que des séries de poutres superposées et mobiles fermant une portion du Canal à chaque bout.

Sous la période arabe, tous les auteurs sont d'accord pour



KIOSQUE DE PHILAË.

reconnaître que le Canal fut recreusé, sous le calife Omar, surnommé *Prince des fidèles*, par Amrou ben El A'sb, qui fit la conquête de l'Égypte l'an 639 de notre ère. Amrou avait même conçu un plan plus vaste que celui qui fut exécuté. M. Lebeau, dans son *Histoire du Bas-Empire* (1), nous a ainsi précisé son rôle, d'après Aboulféda, prince syrien, historien et géographe, qui vivait en 753 de l'hégire :

« La côte de Farma (ville un peu à l'orient de Péluse), sur la Méditerranée, n'était éloignée de la Mer Rouge que de 70 milles (106.000 mètres). Cet intervalle étant une plaine très unie et peu élevée au-dessus du niveau des deux mers, Amrou forma le projet

(1) T. XII, p. 490.

de les joindre par un Canal qu'il aurait rempli avec les eaux du Nil; mais Omar s'y étant opposé dans la crainte d'ouvrir aux vaisseaux chrétiens l'entrée de l'Arabie, Amrou tourna ses vues d'un autre



ÉGYPTE ANCIENNE.

côté. Il y avait un ancien Canal nommé *Trajanus amnis*, qu'Adrien avait fait conduire du Nil, près de Babylone d'Égypte, jusqu'à Pharboëtus, aujourd'hui Belbeys. Il rencontrait en cet endroit un autre Canal commencé par Necos et continué par Darius, fils d'Hystaspe, et qui allait se décharger avec lui dans une lagune d'eau salée, au sortir de laquelle Ptolémée Philadelphe avait fait construire un



ROUTE DE FLOTTES DE SALOMON.

Document communiqué par la *Société de Géographie* de Paris.

LÉGENDE DE LA CARTE. — « Carte où est tracée la route que tenaient les flottes de Salomon dans leurs voyages de trois ans, en partant du golfe de l'Elan pour aller à Ophir et à Tarshish, où l'on montre la nécessité d'employer cette espèce de tours. »

large fossé qui conduisait les eaux jusqu'à la ville d'*Arsinoē* ou *Cleopatris*, à la pointe du golfe où est aujourd'hui Suez. Tout ce Canal, comblé par les sables, était devenu inutile du temps de la fameuse Cléopâtre. Amrou ne fut point arrêté par l'ancien préjugé qui, supposant les eaux de la Mer Rouge plus hautes que le sol de l'Égypte, faisait craindre de leur ouvrir un passage, et le rendit navigable pour transporter en Arabie les blés de l'Égypte. C'est ce qu'on nomme maintenant le Khalig, qui passe au tra-

vers du Caire; mais il ne conduit que jusqu'à la lagune que l'on nomme le lac de Sheib. Le reste, jusqu'à la Mer Rouge, est entièrement comblé, quoiqu'on en distingue encore quelques vestiges. »

Le *Canal du Prince des fidèles* est resté ouvert à la navigation pendant cent vingt-cinq ans environ, jusqu'au règne du calife abasside Abou Jafar Al Mansour, qui le fit combler en 762-767. Depuis cette époque, il resta fermé et abandonné jusqu'au lac Timsah; mais la section entre le Caire et ce lac resta longtemps encore en activité.

Telle est l'histoire du Canal dit *des Pharaons*, que je me suis efforcé de rendre la plus véridique et la plus claire possible. Il me reste à dire pourquoi les anciens, dans tous les âges, ont apporté une aussi grande persévérance à communiquer avec la Mer Rouge à travers l'Égypte.

Un commerce intense entre l'Égypte, la Syrie et l'Extrême-Orient existait depuis les temps les plus reculés, et la plupart des hommes qui ont creusé des Canaux vers la Mer Rouge se sont également préoccupés d'ouvrir des routes de terre. Le même Ptolémée, que nous avons vu à l'œuvre, ouvrit une seconde route au commerce des Indes en faisant bâtir sur la côte, presque sur la limite de l'Éthiopie, ces deux lieux d'étapes, Bérénice et Myos-Hormos, où les vaisseaux arrivant de l'Arabie, de Perse et des Indes venaient débarquer leurs marchandises. Elles étaient transportées de là, à dos de chameaux, jusqu'à Coptos, pour être embarquées sur le Nil et conduites à Alexandrie.

« Les Phéniciens, les Arabes, les Égyptiens et les Grecs ont couvert les mers d'Asie de leurs flottes. Un mémoire publié par la Chambre de commerce de Guyenne au XVIIIe siècle fournit à ce sujet les renseignements les plus précis et les plus détaillés. Il y avait alors deux grandes routes pour le commerce de l'Inde : du côté du nord, la mer Caspienne et le Pont-Euxin ; du côté du midi, le golfe Persique et la mer Érythrée. Pline, Strabon, Pausanias, Arien nous ont indiqué avec grands détails la manière dont se faisait le commerce. Arien, surtout, a laissé deux périples, un du Pont-Euxin, l'autre de

la mer Érythrée, qui prouvent combien ces parages étaient fréquentés par les navigateurs, et il les décrit avec la plus grande précision.

Quand Rome eut conquis l'Égypte, elle s'occupa activement de commerce maritime et elle s'adonna particulièrement à celui de l'Inde, puisque Strabon dit avoir vu partir cent vingt navires du port de Lasouris, dans la Mer Rouge, pour l'Inde. Rome faisait aussi ce commerce par la Syrie.

Les marchandises arrivées de l'Inde par la Mer Rouge entraient en Égypte par le Canal de communication creusé par Ptolémée jusqu'à Coptos; là, elles prenaient le Nil jusqu'à Alexandrie, où la grande flotte, qui portait ce nom, les recevait ensuite pour les conduire jusqu'à Rome.

Une seconde flotte, celle de Syrie, était destinée aux marchandises que l'on recevait par le golfe Persique, auxquelles on faisait remonter l'Euphrate et qui étaient apportées à Antioche ou autre port de l'Asie Mineure.

« Ormuz était un entrepôt immense, et les peuples du Malabar, du Coromandel, du Bengale et de la Chine y abordaient avec des marchandises auxquelles on faisait remonter l'Euphrate et le Tigre. Elles prenaient ensuite la route de Palmyre et de Bagdad et circulaient dans l'Asie Mineure et jusque dans l'Asie septentrionale. Quand le siège de l'empire romain fut transféré à Constantinople, la flotte d'Alexandrie fut attachée particulièrement au service de cette nouvelle capitale (1). »

Cette activité commerciale dura dans ces parages même après le comblement du Canal des Pharaons, jusqu'à la découverte du Cap de Bonne-Espérance, qui bouleversa les anciennes routes suivies et porta un coup terrible non seulement au mouvement de la Mer Rouge et du golfe Persique, mais à celui de la Méditerranée et des ports riverains.

On le voit, l'importance de la question du commerce de l'Inde do-

(1) Extrait d'un mémoire de la Chambre de commerce de Guyenne (1786).

mine toute la question de Suez, dont celle-ci n'est, à vrai dire, qu'un aspect. La Méditerranée étant à cette époque le centre de la civilisation et du commerce du monde, l'Afrique n'ayant pas encore été contournée, la nécessité s'imposait de mettre les régions méditerranéennes en communication avec l'Extrême-Orient.

Après la découverte du Cap de Bonne-Espérance, les routes suivies par les anciens sont précisément celles que les modernes essayeront sans cesse de rouvrir, et pour la possession desquelles les peuples occidentaux se querellent encore aujourd'hui. L'établissement des Anglais en Égypte après leur opposition systématique à l'œuvre de M. de Lesseps, celui des Russes sur la Caspienne et en Asie centrale, les récentes rivalités des Français, des Allemands et des Anglais pour la construction de voies ferrées en Turquie d'Asie, constituent les épisodes de ce retour vers les routes commerciales de l'antiquité.



Cliché Gervais-Courtellemont.

TOMBEAUX DES CALIFES.



CARAVELLE DE VASCO DE GAMA.

CHAPITRE II

LA DÉCOUVERTE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE

Les relations commerciales entre l'Europe occidentale et l'Egypte anterieurement au calife Al Mansour. — Fondation du Caire. — Situation commerciale de cette ville. — Relations de Lyon et de Marseille avec l'Egypte. — Charlemagne et ses rapports avec le Levant. — Son ambassade auprès d'Haroun Al Raschid. — Arles et le commerce de l'Orient. — Les successeurs de Charlemagne. — Les vaisseaux de Provence ne peuvent plus aller dans le Levant. — Les relations ont lieu par l'Italie. — Les Croisades et leur influence. — Renaissance du commerce avec le Levant. — La première croisade de saint Louis. — Son influence sur la France au point de vue de l'Egypte. — La seconde croisade de saint Louis. — Charles d'Anjou et son opposition. — Charles d'Anjou et le soudan Bibars. — Leurs relations. — Échange d'ambassades. — Le chevalier de Puget et le dominicain Berlinger. — Les dessous commerciaux d'une croisade. — Le Conseil de Cagliari. — Saint Louis se dirige sur Tunis avec l'aide des vaisseaux génois. — Pourquoi saint Louis est allé à Tunis. — Prise de Carthage. — Maladie et mort de saint Louis. — Traité de l'émir de Tunis avec Philippe, fils de saint Louis. — Abandon du projet de descente en Egypte. — Résultats des Croisades. — La Syrie et l'Egypte au point de vue commercial. — Les Marseillais à Alexandrie. — Les voyageurs du xvi[e] siècle en Égypte et en Palestine. — Boldensele et le cardinal de Talleyrand. — Frescobaldi, d'Anglure, de Lannoy, Tafur, de Breydenbach et de Solms, Lengherand, de Harff, Pierre Martyr. — Jacques Cœur. — Son voyage en Syrie. — Sa maison de Montpellier et Jean de Village. — Mission de Jean de Village en Egypte. — Traité de commerce. — Disgrâce et condamnation de Jacques Cœur. — Sa fuite et son arrivée à Rome. — Le pape Calixte III. — Mort de Jacques Cœur. — Marseille sous la domination des rois de France. — Découverte du Cap de Bonne-Espérance. — Vasco de Gama. — Lutte des peuples occidentaux pour les deux routes de l'Inde. — Les Arabes dans la Mer Rouge. — Aden. — Sa prospérité. — Albuquerque. — Les Turcs et le roi d'Yemen. — Moka. — Djeddah. — Voltaire et Vasco de Gama. — Venise et Vasco de Gama. — Qanson Ghoury, soudan d'Égypte. — Ses plaintes contre les Portugais. — Ses instances au pape, aux rois d'Espagne et de Portugal et a Venise. — La commission des épices. — Intervention de Bajazet. — Le grand maitre de Rhodes detruit la flotte du Sultan. — Qanson Ghoury envoie une ambassade en France. — Louis XII en envoie une en Egypte. — Ambassade de Venise. — Les dispositions de Venise contre les Portugais. — Venise construit une flotte dans la Mer Rouge. — Albuquerque et ses campagnes dans la Mer Rouge. — Estevan de Gama. — Apaisement des hostilités. —

Reprise des projets de routes. — Les Turcs et la route de Bagdad, Bassora et du golfe Persique. — Les idées du xviᵉ siècle et celles d'aujourd'hui. — Leur corrélation. — François Iᵉʳ et le sultan Soliman. — Sixte-Quint et la jonction des deux mers. — Le pacha El Euldj Ali. — Son projet de reconstitution de l'ancien Canal. — Savary de Lancosme, ambassadeur à Constantinople, et sa lettre à Henri III. — Charles IX. — Les Anglais en Syrie. — L'ambassade du Sultan à Henri IV. — Création de la première Compagnie pour le commerce des Indes. — Gérard Leroi. — Les relations commerciales de Marseille avec l'Égypte. — Richelieu et ses projets. — La Compagnie générale du commerce. — Mémoire à Richelieu pour l'extension commerciale de la France aux Indes et en Australie. — Proposition d'un Canal de jonction. — La route du Cap et la route de Suez. — Utilité des efforts accomplis.

Le long intervalle pendant lequel il n'est plus question du Canal fermé par les Arabes est rempli par l'histoire des relations commerciales entre l'Europe occidentale et l'Égypte, relations qui détermineront une reprise des tentatives anciennes pour assurer la communication de la Méditerranée avec la Mer Rouge.

Bien avant la dernière vicissitude infligée par le calife Al Mansour au Canal des Pharaons, un courant commercial puissant existait, comme on l'a vu, entre l'Égypte et les ports de la Méditerranée.

Depuis l'époque de sa fondation par le caïd Djauher, lieutenant du calife Mouizz Lidin Illah (358-969), jusqu'aux dernières années du xvᵉ siècle, le Caire, malgré des révolutions et des troubles fréquents, avait été la cité la plus commerçante et la plus riche de l'Orient musulman. Son monopole du commerce de l'Asie dura jusqu'au jour où les Portugais doublèrent le Cap de Bonne-Espérance (1497) et se rendirent maîtres de l'Océan Indien. Pendant toute cette période, le Caire fut l'entrepôt des produits de la Chine, de l'Inde, de la Perse et de l'Afrique centrale. Dirigées du Caire sur Alexandrie, ces marchandises étaient transportées en Europe par les Vénitiens, les Génois et les Catalans. Les Marseillais, de leur côté, allaient chercher à Alexandrie les produits asiatiques.

« A cette époque, dit un historien de Lyon, Poulin de Lumina, les habitants de Lyon, unis aux Marseillais, avaient coutume d'aller deux fois l'année à Alexandrie, d'où ils rapportaient les épiceries de l'Inde et les parfums de l'Arabie. Une partie de ces marchandises était déposée à Marseille pour être vendue en France ou en Espagne; une autre partie plus considérable remontait le Rhône et la Saône.

On les embarquait ensuite sur la Moselle, qui les distribuait par le Rhin, le Mein et le Necker jusqu'aux extrémités de l'Allemagne... »

Charlemagne favorisa beaucoup les relations de ses sujets avec le Levant. Le premier, il envoya une ambassade à Haroun Al Raschid, et, devenu empereur, obtint sur Jérusalem et les lieux saints une sorte de patronage. Il s'intéressa aux pèlerinages. On ne saurait dire cependant que, sous son règne, des relations régulières existaient entre la France méridionale et le Levant. Marseille semblait, d'ailleurs, le céder à Arles en ce qui concernait le commerce de l'Orient.

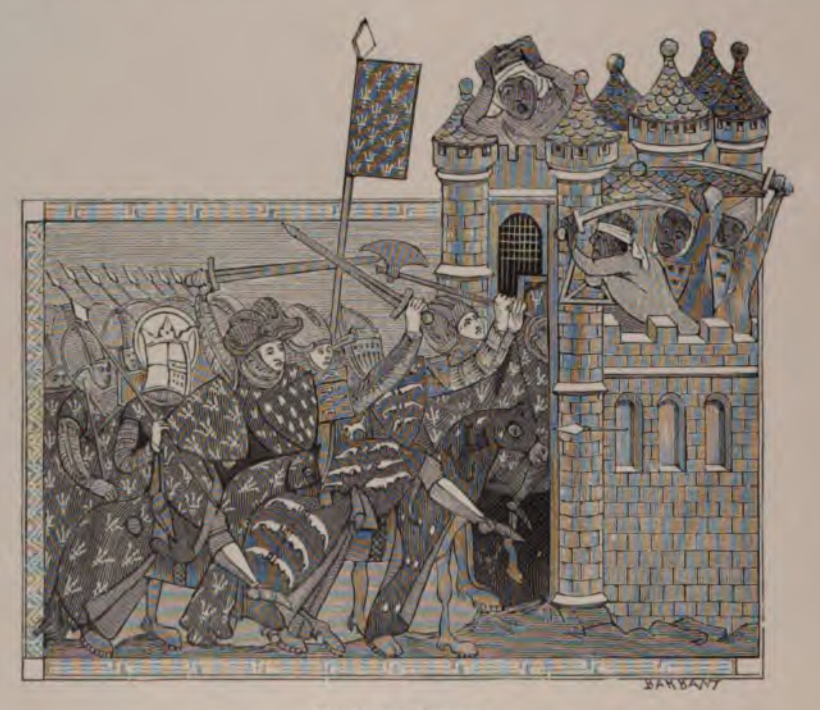
« Avec les successeurs de Charlemagne s'ouvre pour le commerce marseillais une période désastreuse. Les Arabes pillent et dévastent les côtes de Provence. Marseille est assiégée en 838. Tout vaisseau qui se serait alors hasardé à faire voile de Provence vers le Levant eût été pris. Les pèlerins allaient donc s'embarquer en Italie, et c'est également par l'Italie que nous arrivaient les produits du Levant (1). »

Tels furent les commencements du commerce de la France avec l'Orient, jusqu'au moment où les Croisades vinrent lui donner une plus grande activité.

L'influence commerciale des Croisades est presque un lieu commun. Elles firent naître des besoins nouveaux, révélèrent aux Occidentaux les produits et les ressources de l'Orient, fournirent aux commerçants les moyens d'aborder sans danger aux rivages conquis. Mais, surtout, elles mirent en contact les Occidentaux et les musulmans et créèrent entre eux des relations qui survécurent aux Croisades mêmes. Les revers des princes chrétiens les forcèrent à engager avec les Infidèles des négociations qui ont montré le chemin à celles de l'avenir. Ces relations peu cordiales n'en ont pas moins préparé les voies aux négociations pacifiques qui auront pour but d'ouvrir au commerce la route de la Mer Rouge. S'il est une croisade à laquelle il soit permis d'attribuer une semblable influence, c'est bien celle qui conduisit saint Louis en Égypte (1249), le fit

1. *Le Commerce de Marseille avec le Levant pendant les Croisades*, par J. Marchand. Marseille. E. Barlatier et Barthelet. 1890.

tomber entre les mains du soudan de ce pays, d'où il ne sortit qu'après de pénibles pourparlers et le payement d'une grosse rançon. Certes, la foi qui animait saint Louis était pure de toute arrière-pensée politique; mais le souvenir de son débarquement à Damiette, des prouesses de ses chevaliers, de ses propres malheurs, de sa cap-



PRISE DE DAMIETTE.
D'après un manuscrit de la *Bibliothèque Nationale*.

tivité fixa à jamais l'attention des Français sur l'Égypte et lui donna dans notre histoire une place qui n'a pas cessé de s'agrandir jusqu'à ces dernières années.

Cet échec n'avait pas découragé saint Louis qui était décidé à prendre sa revanche sur le soudan d'Égypte, et l'abandon de ce projet est dû aux manœuvres d'un prince qui a joué un rôle considérable dans les affaires orientales de son temps. Ce prince est Charles d'Anjou, frère de saint Louis, comte de Provence, seigneur

de Marseille, qu'il prit de vive force, roi de Naples et de Sicile. Charles d'Anjou, qui eut les intentions les plus vastes sur l'Orient et prépara une expédition contre l'empire latin de Constantinople, avait un intérêt de premier ordre à se concilier les bonnes grâces du soudan d'Égypte. Désireux d'opposer la concurrence de Marseille et des ports de Sicile au commerce de Venise, de Gênes et de Livourne, il devait pour cela affermir la situation de ses sujets à Alexandrie. Ses dispositions se rencontrèrent avec celles du prince arabe Bibars. Celui-ci envoya à Charles d'Anjou son chambellan Bedreddin-Mohamed, porteur de lettres dans lesquelles il rappelait les services par lui rendus aux frères Capétiens en Égypte. Il paraît être intervenu dès lors entre eux un accord tacite en vertu duquel Bibars cesserait de tourmenter les États chrétiens d'Orient et protégerait le commerce sicilien, et Charles d'Anjou s'efforcerait de faire avorter la croisade. Leur amitié se resserra au moment même où saint Louis allait s'embarquer. En janvier 1270, le roi de Sicile reçut la nouvelle que le chevalier de Puget et le dominicain Berlinger, qu'il avait envoyés auprès de Bibars, ramenaient avec eux une ambassade du soudan. Malgré les assurances qui lui furent



CHARLES D'ANJOU ET BÉATRIX SA FEMME.

(Bibliothèque Nationale.)

données, telle était la crainte de celui-ci, qu'à son retour de Tunis, Charles d'Anjou trouva une nouvelle ambassade qui l'attendait en Sicile, et à laquelle il répondit, de son côté, par l'envoi d'une mission en 1271. Tels sont, si l'on peut dire, les « dessous commerciaux » d'une croisade à la fin du XIIIe siècle, et l'on voit à quelles compromissions se livrait un prince chrétien pour procurer à ses sujets le monopole du commerce de l'Égypte et des régions lointaines dont elle recevait les produits.

Dans des négociations poursuivies avec saint Louis, Charles d'Anjou insista donc sur le projet qu'avait conçu celui-ci de diriger d'abord contre l'émir de Tunis une expédition qui devait être le prélude de la véritable croisade destinée à l'Égypte et à la Palestine. Cette résolution fut définitivement arrêtée dans un conseil de guerre tenu à Cagliari (Sardaigne), et c'est ainsi que la flotte chrétienne fit voile pour Tunis (1270).

Deux ans auparavant, saint Louis avait envoyé des ambassadeurs à Venise pour traiter avec cette République et obtenir qu'elle donnât des vaisseaux pour la croisade. Mais les Vénitiens refusèrent de traiter avec lui de peur de ruiner ainsi le commerce qu'ils faisaient avec Alexandrie. Le roi de France recourut aux Génois, qui avaient moins de relations avec l'Égypte, et dont les navires vinrent le prendre à Aigues-Mortes, en juillet 1270. Débarqué le 18 juillet entre Carthage et Tunis, il s'empara du bourg fortifié de Carthage, tomba malade et mourut le 25 août 1270. Même après cette mort, il fut question de donner suite au projet de descente en Égypte. Mais Charles d'Anjou n'eut qu'à laisser agir la mauvaise volonté des seigneurs pour la faire écarter. Le nouveau roi de France, Philippe III le Hardi, et son oncle quittèrent la terre d'Afrique satisfaits des traités de commerce qu'ils avaient obtenus de l'émir de Tunis, et Charles d'Anjou pouvait se féliciter d'avoir sauvegardé ses relations avec l'Égypte, tout en les ayant renouées avec Tunis. Ainsi les négociations entre les princes chrétiens et musulmans n'avaient pas été longtemps sans prendre un caractère plus pratique.

Les croisades furent donc le signal d'une renaissance dans le commerce de la Méditerranée. Depuis que la puissance romaine s'était éteinte en Asie, pour faire place au Bas-Empire, cette région livrée à des dissensions continuelles offrait peu d'avantages aux commerçants qui n'y trouvaient aucune sécurité. Quelques navigateurs marseillais, admis par tolérance dans les ports de la Syrie, ne se livraient qu'en tremblant à des spéculations que le caprice d'un despote pouvait anéantir. Les Croisades leur permirent de s'établir en maîtres sur les rivages conquis. Grâce aux privilèges qu'ils obtinrent, ils formèrent des sortes de colonies indépendantes, dans des quartiers réservés, au sein des villes (1).

Alors, la Syrie devint, ainsi que l'Égypte, le centre du commerce le plus étendu ; la Syrie rappela au monde commerçant qu'elle avait été la mère des Phéniciens ; elle devint le rendez-vous des navigateurs de tous les pays maritimes, et prima l'Égypte comme marché commercial aussi longtemps que dura la domination chrétienne. Mais, la situation géographique de l'Égypte, par rapport à l'Inde et à l'Extrême-Orient, la présence des produits de ces régions dans ses ports, lui conservèrent une clientèle européenne à peu près invariable.

La situation commerciale des Européens à Alexandrie ne connut pas les mêmes vicissitudes qu'en Syrie après la chute du royaume de Jérusalem. « Les Marseillais conservèrent et augmentèrent même les possessions qu'ils avaient dans cette ville, fondouks, boutiques, maisons ou palais.... Les projets de croisades que formaient les princes chrétiens entretenaient, il est vrai, entre les sultans et nos nationaux une sorte d'hostilité. La prise d'Alexandrie par Pierre Ier, roi de Chypre, en 1370, compromit un instant le commerce de cette ville ; mais il fallut la découverte de la nouvelle route des Indes et la conquête des Osmanlis pour le ruiner complètement (2). »

Dès le commencement du XIVe siècle, on voit se multiplier les tentatives pour pousser plus loin les relations avec l'Égypte. De

1 Pardessus, T. II.
2 *Le Commerce de Marseille avec le Levant pendant les Croisades.* — J. Marchand.

nombreux voyageurs apparaissent, dont quelques-uns sont accrédités officiellement auprès du souverain qu'on appelait alors le soudan d'Égypte.

Le premier en date (1332) est un religieux de l'ordre des frères prêcheurs, l'Allemand Otto de Nyenhusen, plus connu sous le nom de Guillaume de Boldensele, qui visita l'Égypte et la Palestine, sous la domination du soudan Melik En Hassir Mohamed, fils de Gelaoum. Le récit qu'il fit de son voyage excita tellement l'intérêt du cardinal de Talleyrand que celui-ci l'invita à le publier et lui en fournit les moyens (1).

Après le religieux allemand vint le guelfe Leonardo Frescobaldi (août 1384), qui se rendit à Alexandrie et au Caire avec cinq autres Florentins pour y négocier en faveur des intérêts de sa patrie (2).

On possède ensuite les relations des voyages de d'Anglure (1395), de Ghillebert de Lannoy (1421-1423), du Castillan Pero Tafur (1436), de Bernard de Breydenbach, doyen et trésorier du chapitre de la cathédrale de Mayence (1483), qu'accompagnait le comte de Solms, mort à Alexandrie ; du dominicain Félix Faber (1480-83) (3) ; de Georges Lengherand, mayeur de Mons (1485) ; du chevalier Arnold de Harff de Cologne (1496-99) ; enfin, de Pierre Martyr d'Anghiera, envoyé en Égypte par Ferdinand d'Aragon et Isabelle de Castille (1501 à 1502) pour obtenir du soudan qu'il ne fît pas cause commune avec les États barbaresques contre l'Espagne.

Vers 1432, Jacques Cœur, l'argentier de Charles VII, apparaît dans le mouvement économique de son temps pour y jouer un rôle considérable. Ce commerçant de génie, afin de lutter contre la concurrence des Républiques italiennes et de ramener en France le commerce du Levant que Marseille avait exploité avec tant d'éclat,

(1) La relation de Boldensele fut traduite en français en 1351. Elle figure dans le recueil de voyages imprimé en 1529 par Jehan de Saint Denys, et a pour titre : *Cy commence ung traicté de l'estat de la terre sainte et aussi en partie de la terre d'Égypte*. Et fut fait à la requeste d'un révérend seigneur, monseigneur Talerend de Pierregort, cardinal, par noble homme monsieur Guillaume de Bouldeselle, en l'an de grâce mil trois cent trente six. »

(2) *Viagio* di Lionardo di Niccolo Frescobaldi fiorentino, Rome 1818.

(3) Relation sous ce titre : *Evagatorium*.

alla faire un voyage en Syrie. C'est à son retour qu'il fonda à Montpellier la maison de commerce qui fut l'origine de sa fortune. Cette maison étant sous son nom, il choisit pour son représentant à Marseille un de ses neveux, Jean de Village. Devenu viguier de Marseille et capitaine général de la mer, Jean de Village fut chargé par Charles VII, en 1447, de porter au soudan d'Égypte des présents que Jacques Cœur lui faisait offrir. Un traité de commerce fut le résultat de cette ambassade.



JACQUES CŒUR.

D'après une ancienne estampe (*Bibliothèque Nationale*).

Un jour vint où les ennemis de Jacques Cœur lui reprochèrent d'avoir porté l'argent de la France chez les Sarrasins et de s'être ainsi enrichi aux dépens de sa patrie. Condamné à une restitution et à la prison, l'ancien argentier de Charles VII put cependant s'échapper et se réfugier à Rome, auprès de Calixte III. Il mourut en 1456, à l'île de Chio, dans une expédition contre les Turcs.

⁂

En 1481, Marseille passa sous la domination des rois de France. Cette réunion n'est pas sans une certaine importance dans la question qui nous occupe : d'une part, elle permit à Marseille d'étendre ses relations avec l'intérieur du royaume; d'autre part, elle fournit au roi de France un intérêt dans la politique méditerranéenne, une raison décisive de ne rien négliger pour accroître l'importance économique de la Méditerranée. Telles étaient les nouvelles conditions dans lesquelles Marseille continuait son commerce lorsque, en 1498, Vasco de Gama contourna le Cap de Bonne-Espérance.

A partir de ce moment, commence entre les peuples occidentaux une lutte de quatre siècles. Les uns auront pour but d'ouvrir une route plus courte d'Europe aux Indes par l'Égypte et la Mer Rouge; les autres, de contrarier ce projet, en lui préférant la voie du Cap de Bonne-Espérance et en essayant de se l'approprier.

Les Arabes avaient été jusqu'alors les agents de tout le commerce qui se faisait par la Mer Rouge. Aden, situé à l'extrémité la plus méridionale de l'Arabie, sur la mer des Indes, était l'entrepôt de ce commerce. La situation de son port, qui facilitait ses relations avec l'Égypte, l'Éthiopie, l'Inde et la Perse, « en avait fait, dit Raynal (1), pendant plusieurs siècles, un des plus florissants comptoirs de l'Asie. Quinze ans après avoir résisté au grand Albuquerque, qui voulait le détruire en 1513, il se soumit aux Turcs, qui n'en restèrent pas longtemps les maîtres. Le roi d'Yemen, possesseur de la seule portion de l'Arabie qui mérite d'être appelée Heureuse, les en chassa et attira toutes les affaires à Moka, rade de ses États, qui n'avait été jusqu'alors qu'un village. Elles furent d'abord peu considérables. La myrrhe, l'encens, l'aloès, le baume de la Mecque, quelques aromates, quelques drogues propres à la médecine, faisaient la base de ce commerce. Ces objets, dont l'exportation, continuellement arrêtée par des droits excessifs, ne passe pas aujourd'hui (2) 700.000 livres, étaient dans ce temps-là plus recherchés qu'ils ne l'ont été depuis; mais ce devait être toujours peu de chose. Le café fit bientôt après une grande révolution ».

Les affaires se centralisèrent à Moka et à Djeddah.

Une flotte, mouillée à Suez et composée d'une quinzaine de navires, descendait à Djeddah échanger les marchandises d'Europe avec celles venues de l'Inde. Elle quittait Suez au commencement de décembre et remontait vers la fin mai. Mais la cherté des armements, les droits excessifs perçus à Suez et les vexations de toutes sortes rendaient cette voie défectueuse pour le commerce européen.

(1) Abbé Raynal. — *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes.*

(2) 1774.

« Le voyage de Gama au royaume de Calicut, dans les grandes Indes, par le Cap de Bonne-Espérance, a dit Voltaire (1), fut ce qui changea le commerce de l'ancien monde. Alexandrie l'avait été (le centre du commerce et le lien des nations) sous les Ptolémées, sous les Romains et sous les Arabes. Elle était l'entrepôt de l'Égypte, de l'Europe et des Indes. Venise, au xve siècle, tirait presque seule d'Alexandrie les denrées de l'Orient et du Midi, et s'enrichissait aux dépens du reste de l'Europe par cette industrie et par l'ignorance des autres chrétiens. Sans le voyage de Vasco de Gama, cette République devenait bientôt la puissance prépondérante de l'Europe; mais le passage du Cap de Bonne-Espérance détourna la source de ses richesses. Les Vénitiens, aussi intéressés que l'Égypte à traverser les progrès du Portugal, avaient proposé à ce soudan (le soudan d'Égypte) de couper l'Isthme de Suez à leurs dépens et de creuser un Canal qui eût joint le Nil à la Mer Rouge. Ils eussent, par cette entreprise, conservé l'empire du commerce des Indes ; mais les difficultés firent évanouir ce grand projet, tandis qu'Albuquerque prenait la



VASCO DE GAMA
D'après une ancienne gravure (*Bibliothèque Nationale*).

(3 Voltaire. *Essais sur les mœurs.*

ville de Goa (1510), en deçà du Gange; Malacca (1511), dans la Chersonèse d'Or; Aden (1515), à l'entrée de la Mer Rouge, sur les côtes de l'Arabie Heureuse, et qu'enfin il s'emparait d'Ormuz, dans le golfe de Perse. »

Dès 1502, Venise, cliente de l'Égypte, apprenait avec exaspération que les flottes de Vasco de Gama avaient pris ou coulé les navires égyptiens dans la Mer Rouge. Mais la colère du soudan lui-même, Qanson Ghoury, fut plus grande encore. Impuissant contre les Portugais, il prit le parti d'envoyer un mandataire en Europe, pour exposer ses plaintes au pape Jules II, au doge de Venise, aux rois d'Espagne et de Portugal, et demander réparation. Il menaçait, si on n'intervenait pas, de raser le Saint-Sépulcre et de massacrer tous les chrétiens de Syrie et d'Égypte. Le rusé musulman choisit pour ambassadeur le moine Fra Mauro di San Bernardino, gardien du couvent du Mont-de-Sion. Mais Fra Mauro échoua contre les résistances de Ferdinand d'Espagne, qui se souciait peu de s'aliéner les Portugais, et qui persuada au pape et à Venise de ne point se mêler de cette affaire.

Qanson Ghoury, déçu et mécontent, essaya d'un autre moyen qu'il crut plus suggestif. Il envoya en solennelle ambassade à Venise, en 1507, son drogman Trangriberdy, pour soumettre au doge un projet de convention contre les Portugais. Une commission des *Épices* se réunit à Venise, qui, sous l'inspiration du Conseil des Dix, se borna à transmettre à S. E. le soudan l'avis qu'il ferait bien de s'adresser au sultan Bajazet.

Qanson Ghoury suivit cet avis et s'en trouva bien.

Bajazet envoya en Égypte tous les matériaux nécessaires pour construire une flotte. Malheureusement, lorsqu'elle fut prête, Aimery d'Amboise, grand maître de Rhodes, vint l'attaquer dans les parages d'Alexandrette et la coula. Le soudan d'Égypte se vengea en faisant persécuter les chrétiens. Venise protesta pour ses nationaux, en disant que le mal avait été commis par des Français, puisque les chevaliers de Rhodes étaient français et que ceux-ci étaient ennemis de Venise. Le soudan, décidément conciliant, fit

cesser les persécutions, et envoya en France un marchand ragusais, porteur de lettres pour le roi et d'un acte confirmant la liberté accordée aux Français de commercer dans les ports de l'Égypte et de la Syrie.

« L'on peut aussi montrer, dit Claude de Seyssel, les lettres du grand souldan occupateur de Surye et d'Égypte, et d'une grande partie d'Arabie, escriptes en son langaige arabic, par lesquelles il désire estre amy du dict roy Loys, luy faisant plusieurs grandes offres et usant de plusieurs gracieux langaiges, ce qu'il n'a pas accoustumé de faire à nul autre prince (1). »

Louis XII décida qu'il enverrait un ambassadeur en Égypte. Il désigna d'abord Messire Guillebert Chauveau, dit Monjoye, roi d'armes de France, qu'il avait déjà envoyé auprès du sultan Bajazet. Mais, au souvenir du mauvais succès de cette mission, il choisit un de ses secrétaires, André Le Roy, qui passait pour fin diplomate.

Pendant que Louis XII prenait ces dispositions, le Sénat de Venise désignait de son côté (11 novembre 1511) Domenico Trevisan pour aller au Caire engager des négociations.

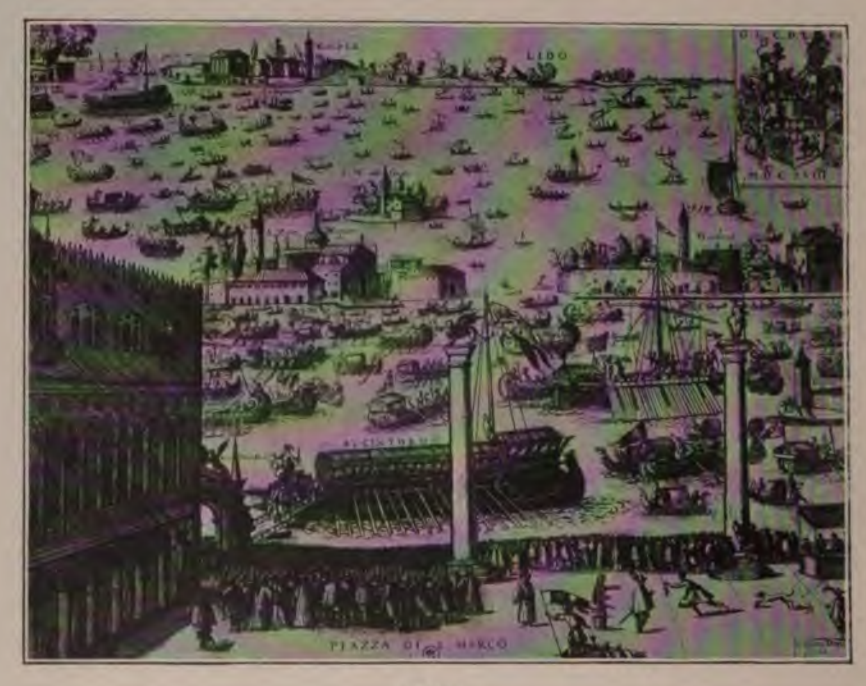
Les deux missions avaient donc le même but. Toutes deux, au dire de Jehan Thenaud, gardien du couvent des cordeliers d'Angoulême, qui accompagnait André Le Roy, et nous a laissé un récit de l'ambassade (2), aboutirent à un arrangement favorable au commerce.

Toutefois ces négociations n'avaient d'autre effet que d'entretenir de bonnes relations avec l'Égypte. Elles n'empêchaient pas Venise de chercher un moyen de remédier au mal que lui faisaient les Portugais, et d'assurer, malgré eux, la communication des deux mers.

« Venise, nous dit Raynal (3), vit que le commerce des Portugais allait ruiner le sien et, par conséquent, sa puissance. Elle fit jouer tous les ressorts que put lui fournir l'habileté de ses administra-

(1) Claude de Seyssel, *Histoire de Loys XII, roy de France*. Paris, 1615.
(2) *Le Voyage d'Outre-Mer de Jean Thenaud*, 1512. Publié par Scheffer, de l'Institut, d'après une édition unique de 1525 à 1530.
(3) *Histoire philosophique*.

teurs. Quelques-uns de ces émissaires intelligents, qu'elle savait partout acheter et employer à propos, persuadèrent aux Arabes fixés dans leurs pays et à ceux qui étaient répandus dans l'Inde ou sur les côtes orientales d'Afrique que leur cause étant la même que celle



VENISE.
D'après une gravure de 1618.

de Venise, ils devaient s'unir avec elle contre une nation qui venait s'emparer de la source commune de leurs richesses.

Les cris de cette ligue arrivèrent au soudan d'Égypte, déjà réveillé par les malheurs qu'il éprouvait et par ceux qu'il prévoyait. Ses douanes, qui formaient la principale branche de ses revenus, par le droit de 5 pour 100 que les marchandises des Indes payaient à leur entrée et par celui de 10 qu'elles payaient à leur sortie, commençaient à ne plus rien rendre. Les banqueroutes, que l'interruption des affaires rendait fréquentes aigrissaient les esprits contre le gouvernement, toujours responsable aux peuples des malheurs qui leur arrivent. La

milice, mal payée, craignant de l'être encore plus mal, se permettait des mutineries plus redoutables dans le déclin de la puissance que dans les temps de prospérité. L'Égypte était également malheureuse et par le commerce que faisaient les Portugais et par celui que leurs violences l'empêchaient de faire.



PORTRAIT D'ALBUQUERQUE.
D'après une gravure (*Bibliothèque Nationale*).

« Elle pouvait se relever de cette décadence avec une flotte; mais la Mer Rouge n'offrait rien de ce qu'il fallait pour la construire. Les Vénitiens levèrent cet obstacle. Ils envoyèrent à Alexandrie des bois et d'autres matériaux, qu'on amena par le Nil jusqu'au Caire, d'où ils furent portés sur des chameaux à Suez. C'est de ce port célèbre qu'on fit partir pour l'Inde, en 1508, quatre grands vaisseaux, un galion, deux galères et trois galiotes. »

Cette époque fut particulièrement terrible pour tous les Européens qui profitaient du transit par la Mer Rouge et l'Égypte. Albuquerque s'efforçait d'anéantir la concurrence que l'Islam pouvait soutenir contre le Portugal au moyen de la Mer Rouge; de sorte que la France, l'Espagne et les Républiques italiennes eurent à souffrir de ses dispositions contre l'Égypte. Il ne voulait pas se borner à interrompre la navigation des flottes égyptiennes et à mettre en interdit les ports de la Mer Rouge ; il eut l'idée, heureusement

demeurée sans suite de détourner le Nil vers la Mer Rouge au moyen d'un Canal, de manière à rendre l'Égypte stérile et à la ruiner.

Après Albuquerque, un neveu de Vasco de Gama, Estevan de Gama, essaya en 1541 de s'emparer de Suez. Jean de Castro, son compagnon, en dressa l'hydrographie. Dès ce moment disparut la légende qui faisait de la Mer Rouge une mer de cette couleur.

Pourtant l'ardeur des Portugais s'apaise. La Mer Rouge et l'Océan Indien redeviennent hospitaliers aux navires égyptiens.

Avant la fin du XVIe siècle, le gouvernement turc songe à créer une voie commerciale par Bagdad, Bassorah et le golfe Persique, en même temps qu'il est poussé par les Vénitiens à reprendre le projet d'un Canal de jonction.

Il est curieux de constater combien, à trois siècles de distance, la conception du transit commercial de l'Extrême-Orient dans la Méditerranée s'est renouvelée identique à ce qu'elle était chez les Turcs et les Européens du XVIe siècle. Les efforts de l'Angleterre, même après la mise en œuvre du Canal de Suez, portaient, il y a vingt-cinq ans, sur la création d'une voie commerciale de Syrie aux Indes, avec un réseau ferré indo-méditerranéen. L'acquisition de Chypre, en juin 1878, a été le premier jalon posé en vue de ce projet que des événements ultérieurs ont modifié. Nous verrons, aux XVIIe et XVIIIe siècles, nos ministres et nos négociants s'efforcer d'ouvrir au commerce français soit la voie de Suez et de la Mer Rouge, soit celle de la Turquie d'Asie et du golfe Persique. Ce sont là les deux aspects d'une même question, la mise en communication de l'Inde avec le bassin de la Méditerranée, et, dès le XVIe siècle, ces deux aspects apparaissaient aux hommes d'État.

*
* *

Mais un mouvement irrésistible déplaçait le courant commercial d'Europe en Inde pour le faire passer par le Cap de Bonne-Espérance, au détriment de ceux qui avaient eu, de tout temps, des comptoirs en Égypte; et la recherche d'un moyen de communication avec l'Extrême-Orient était toujours à l'étude.

François Ier avait conclu, en 1535, avec le sultan Soliman, un traité qui procurait à nos nationaux de nouveaux privilèges dans le Levant. Ces capitulations favorisaient bien les efforts commerciaux de la France en Syrie et dans la vallée de l'Euphrate ; mais elles ne répondaient pas à la nécessité de recouvrer la liberté du transit par la Mer Rouge.

De 1585 à 1590, on vit le pape Sixte-Quint se faire un des promoteurs de cette idée en s'associant au mouvement d'opinion qui se manifesta à cette époque parmi les nations chrétiennes en faveur d'une ligue contre les Turcs, dans le but de résoudre l'obsédante question de la jonction des deux mers. Sixte-Quint voyait dans cette solution un moyen d'écourter le voyage des missionnaires catholiques d'Extrême-Orient.

A la même époque, un pacha, qui jouissait d'une influence considérable en Turquie, mettait son crédit au service du même projet. Ce pacha (1) se nommait El Euldj Ali et avait le titre de Beglierbey d'Afrique, Bey des Beys. On l'appelait aussi Ali le renégat ; car il était né en Calabre, vers 1508, précisément dans l'Italie de Sixte-Quint. Il avait été fait captif, vers sa vingtième année, par les reïs de Barberousse, et avait ramé pendant quatorze ans sur les galères d'Alger. A la suite d'un outrage que lui fit subir un soldat, il se fit mahométan pour pouvoir se venger. Devenu matelot, il ne tarda pas à posséder un navire avec lequel il fit campagne contre Malte et les Vénitiens. A Malte, il fut jugé digne par les compagnons de Dragut de succéder à celui-ci frappé à mort. Il hérita en même temps de ses trésors et de son pachalik de Tripoli. C'est en 1568 qu'il fut nommé par le Sultan Beglierbey d'Afrique. L'année suivante, il prit Tunis aux Espagnols. En 1571, après la bataille de Lépante, il reçut le surnom de Kilidj (l'épée) et le grade de capitan pacha. C'est alors qu'il reconstitua les flottes ottomanes et devint, grâce à de nouvelles victoires, le plus puissant personnage après le Sultan.

... « Depuis longtemps, la nécessité d'apaiser les fréquentes ré-

(1) *Un pacha d'Alger précurseur de M. de Lesseps* (1586). Par de Grammont.

voltes de l'Arabie et de la Perse, le besoin de s'opposer aux entreprises des Espagnols et des Portugais, avaient entraîné la formation et l'entretien d'une flotte dans la Mer Rouge. Jusqu'au Caire, le transport du matériel et des galères démontées se faisait aisément ; mais cette opération, quand il s'agissait de l'effectuer entre le Nil et Suez, devenait à la fois très lente, ruineuse et meurtrière pour les convois. Le vieil amiral ne cessait pas de montrer à son souverain quelle économie de temps et d'argent résulterait du rétablissement de l'ancien Canal, et il était enfin parvenu à le convaincre, comme le prouve la lettre suivante adressée à Henri III par M. Savary de Lancosme, alors ambassadeur à Constantinople.

Péra, 25 juillet 1586.

« Sire, j'ay donné avis à V. M. de tout ce que j'avois peu tirer de résolution du faict auquel ces gens m'avoient embarrassé ; depuis, sans veoir aucun effect ny bon ny mauvais, je suis demeuré jusques au xxiie du présent, que Oluchaly (1), bassa de la mer, envoya chercher mon premier truchement pour luy parler, auquel il dit que ceux qui sollicitaient pour ces esclaves qu'a prins M. d'Aumalle avoient faict arz (2) à Sa Hautesse et importunoient le premier bassa, et qu'il me conseilloit d'aller trouver le dit premier bassa, et que luy offrisse d'escrire à V. M. pour faire délivrer ces esclaves (3), voire mesme que je y debvois envoyer exprès, et qu'il me mandoit cela comme celuy qui désiroit que l'amitié ne s'altérast point. Jugeant par ces parolles que c'étoit un faict conféré entre le premier bassa et luy, qui ne sont que ung, et se sont tousjours maintenuz l'ung l'aultre, je me résolus de l'aller trouver, et luy manday par mon truchement, espérant, ou juger plus clairement de leur intention, ou au moins la rendre plus capable de mes raisons.

« Je crois que le fondement de ceste recherche naist d'un desseing qu'ilz ont prins, au moins ce qui se public, et Oluchaly mesme m'a

(1) Ce nom d'Oluchaly n'est qu'une forme altérée d'El Euldj Ali.
(2) Requête.
(3) Il s'agissait de sujets ottomans pris par une galère de Malte que commandait le chevalier d'Aumale.

dict qui est, qu'il s'en va en Alexandrie avec xxv gallères, deux mahonnes et quelques gallions pour ung effect qui me semble impossible, ou pour le moings très difficile, qui est d'ouvrir ung Canal au Caire, tirant à une ville qui s'appelle Uez, sur la pointe du goulfe de la Mer Rouge, y ayant distance par ung désert sablonneux et sans eaue doulce de cinq à six journées de chameau, par lequel ilz veulent destourner le Nil et le faire navigable jusques à la Mer Rouge, affin d'ouvrir le chemin à toutes gallères et vaisseaux pour aller aux Indes Orientales sans chercher l'Océan. Ilz disent que sultan Soliman avoit eu ce desseing, et toutesfois, l'ayant commencé, l'avoit loissé. Maintenant Oluchaly, qui ne demande qu'à sortir et aller faire ses affaires, ayant trouvé ce subject sur quelques plainctes qui estoient venues de l'Arabie Heureuse et de la Mecque, que les vaisseaux Espagnols ou Portugais qui sont aux Indes estoient paruz jusques près de la Mecque et voulloient faire une forteresse sur le destroit d'Aden, qui seroit de très grand préjudice à ce seigneur et à sa réputation ; sur cette occasion, ilz luy ont proposé ce moïen, et tient on qu'ilz luy ont persuadé tellement, qu'il leur a accordé le revenu de l'espargne de l'Égypte, qui sont six cens mille ducats par an. Ilz font estat d'y employer cent mille hommes au travail, 40.000 asnes et 12.000 chameaux pour porter l'eaue doulce. Ce beau desseing leur a desjà tellement enflé leur vanité accoustumée, et



HENRI III.
D'après une gravure du XVIe siècle.

attisé leur ambition et avarice qu'il leur semble qu'ilz ont desjà les trézors et pierreries de l'Inde, et qu'ilz ont mis dans un retz le Persien. Ilz ne mettent en aucun compte l'Espagnol, car ilz disent qu'il n'y a que 4.000 hommes. A la vérité, si leur désir et leur espérance réussissoit à faire ce Canal, y mectant deux cens gallères armées, qu'ilz disent, ayant l'Arabie comme ilz ont, et y tournant la teste sans estre empeschés d'ailleurs ; ilz fermeront la porte à Lisbonne et l'Espagne de ce costé, et seront pour agrandir et enrichir grandement cet empire. Six mois feront en avoir ou paroistre quelque chose de ce desseing. »

Les six mois dont parlait M. Savary de Lancosme s'écoulèrent sans que rien fût réalisé. La Porte, engagée dans une guerre contre la Perse, eut à supporter de trop grandes dépenses. Le projet fut ajourné, comme nous l'apprend cette nouvelle lettre de l'ambassadeur de Henri III.

Du Sérail de Ferhat-Pacha, 6 et 20 août 1586.

« Sire, il n'est rien survenu, sinon le changement d'advis de faire ce Canal pour faire entrer le Nil dans la Mer Rouge, et, par ce moïen, conduire les gallères et armées en la dicte Mer, et de là en celle des Indes. Je crois la difficulté ou la trop grande et excessive despense qu'il eust fallu faire a empesché que le Grand Sultan ne se soit laissé aller aux persuasions et moïens que luy en donnoient ses ministres, plustôt poussés de leur proffit et espérance de la conservation de leu sainct lieu de la Mecque, qu'ilz disent être travaillé et tourné par les Portugais, qui ont basti un fort sur le destroict d'Aden, en une isle, lieu qui est de grande importance, tant à la conservation des Indes, qu'à donner travail et courir toutte la Mer Rouge. »

A la suite d'une dernière campagne maritime contre les Vénitiens, El Euldj Ali mourut empoisonné, le 27 juin 1587, par Sinan Pacha, qui briguait sa succession.

Les guerres de religion qui assombrirent le règne de Charles IX rendirent à peu près stériles pour les Marseillais les privilèges com-

merciaux obtenus de Soliman par François Ier. On vit pour la première fois, à cette époque, les Anglais apparaître dans les villes de Syrie et chercher à nous y supplanter. Sans doute, ils auraient réussi, dans l'état de crise où étaient nos comptoirs, à nous enlever notre prépondérance, n'eût été le traité de 1604, entre la France et la Turquie, qui consacrait les privilèges concédés sous François Ier.

Sully s'est plu, dans ses Mémoires, à rappeler l'ambassade qu'à cette occasion le Sultan envoya au roi Henri IV.

Le shah de Perse s'était permis d'envoyer une ambassade au Pape, à l'Empereur et au roi d'Espagne, excluant ainsi systématiquement Henri IV du témoignage de sa déférence. Le Sultan fut touché de cette incorrection au point qu'il adressa ses représentants au roi de France en formulant son salut dans les termes suivants :

« Au plus glorieux, magnanime et plus grand seigneur de la créance de Jésus... terminateur des différends qui surviennent entre les princes chrétiens; seigneur de grandeur, majesté et richesse, et glorieux guide des plus grands, Henri IV, empereur de France, etc. (1). »

C'est dans cette même année 1604 qu'un édit du 1er juin créa la première Compagnie pour le Commerce des Indes orientales, formée par le flamand Gérard Leroi.

Malheureusement, la difficulté de trouver des capitaux et la désunion des associés firent échouer cette première tentative. Le commerce de Marseille, souvent déçu du côté de l'Égypte, n'avait pourtant pas cessé d'entretenir par elle ses relations avec le littoral asiatique et l'intérieur de l'Afrique. Il y avait longtemps que Marseille fournissait à l'Égypte une partie des articles qui lui étaient nécessaires. « Huit à dix établissements au Caire, autant à Alexandrie, avec deux facteurs à Rosette, recevaient régulièrement les nombreuses importations qui étaient destinées à l'usage du pays et qui refluaient dans l'Arabie par le port de Suez et dans les royaumes

(1) *Mémoires de Sully*. T. II. L. XIII. Édit. 1814. Mss. Bibl. nle Vol. 9592.

de Sennaar et de Darfour avec les caravanes périodiques des Gellabs. Nos fabriques étaient alimentées des matières premières venues directement d'Alexandrie (1). »

La situation de notre commerce dans le bassin oriental de la Méditerranée frappa Richelieu lorsqu'il arriva au pouvoir. Il y vit un des moyens de hâter l'œuvre de relèvement maritime à laquelle il songeait. Car, tout en cherchant à donner au commerce extérieur de la France l'activité qu'il réclamait, Richelieu n'avait point de programme déterminé. Il subit l'influence de l'exemple donné par les nations étrangères avec leurs Compagnies de colonisation, et c'est à l'imitation de ce système qu'il s'appliqua d'abord. Il signa (2), en 1629, l'Édit d'institution d'une *Compagnie générale du Commerce* qui embrassait l'univers entier et recevait le monopole du commerce en Orient et en Occident, et même à l'intérieur du royaume, sur les rivières et les canaux. Cet édit ne reçut, d'ailleurs, aucune exécution. Richelieu reçut cependant la proposition d'une vaste entreprise maritime qui eût donné à la France une partie des Indes et de l'Océanie et qui comportait aussi l'ouverture d'un Canal de la Mer Rouge à la Méditerranée.

« Il semblait à propos, dit un Mémoire conservé aux Affaires étrangères, d'entreprendre quelque chose de grand du côté des Indes Orientales ; cela se peut faire en découvrant de nouveaux pays, ou se servant de ceux qui sont déjà découverts. »

L'auteur du Mémoire recommande l'Australie où se trouvent « des mines d'or et d'argent, à peu près comme au Potosi, et une population très nombreuse, ce qui est important, tandis qu'au Canada, où ces conditions manquent, ce sera merveille si l'on fait quelque chose de conséquent. ... Si l'entreprise réussit, on pourra demander avec raison de refaire le fameux partage d'Alexandre VI et nous attribuer cette sixième partie du monde, ce qui serait un honneur très grand au Roi ». Quant aux terres déjà occupées par les Portugais, « on pourra les en déposséder avec l'aide du Grand Seigneur, qui ne

(1) *Histoire de l'Egypte*. Félix Mengin, 2 vol. 1238.
(2) *Richelieu et la monarchie absolue*. Vte d'Avenel.

doit avoir rien de plus important que de faire changer la route d'Asie et la remettre dans ses pays comme elle était avant la découverte du Cap de Bonne-Espérance ».

Ici apparaît la question du commerce avec l'Extrême-Orient. Il est évident que l'auteur de la note la signale à Richelieu comme la plus urgente et peut-être la plus simple à résoudre. Le nouveau chemin maritime du Cap avait porté un coup terrible au commerce français. Un système qui consistait pour celui-ci à recevoir les marchandises d'Orient par la voie de Suez, avec le transport à dos de chameaux de ce port au Caire, leur embarquement du Caire à Alexandrie par canaux et leur transbordement à Alexandrie pour l'Europe, n'était pas en état de lutter contre le transport direct par le Cap de Bonne-Espérance. Et l'auteur de la note propose une solution.

« On pourrait, dit-il, creuser un Canal de Suez au Caire, ainsi qu'il s'est pratiqué sous les anciens rois d'Égypte, et peut-être sous Salomon. Le Turc espérerait enrichir son pays; Venise se remettrait; Marseille se rendrait puissante; on relèverait l'ancien commerce vers l'Abyssinie. Par cette correspondance des mers, les Espagnols seraient affaiblis sur la Méditerranée et tous les autres princes fortifiés. »

« Ces espérances, dit le vicomte d'Avenel, n'étaient pas près de se réaliser. Au contraire, les Français durent eux-mêmes, à partir de 1664, changer leurs vieilles habitudes et passer par le Cap. L'idée d'un percement partiel de l'Isthme de Suez continuait d'occuper l'opinion à de rares intervalles. »

Les négociants français avaient été obligés de s'assujettir à la route du Cap, mais c'était bien vers celle de Suez que se tournaient leurs espérances. Aux armateurs de la Méditerranée, la voie commerciale de l'Égypte apparaissait toujours comme la plus avantageuse, et cette opinion, adoptée par des contemporains d'une grande expérience, allait devenir l'objet d'un plan diplomatique de la part des ministres de Louis XIV et de ses successeurs.

Les efforts de Venise, l'initiative de Jacques Cœur, de Sixte-Quint, d'El Euldj Ali, la proposition du mémoire présenté à Riche-

lieu étaient prématurés et ne devaient point aboutir. Ils eurent toutefois leur utilité : ils créèrent une tradition et préparèrent l'avenir. « Les grandes pensées, dit M. A. Vandal, ne réussissent à s'imposer et à dominer les résistances que si elles plongent dans le passé de lointaines racines, et toute œuvre a besoin de précurseurs. »

Avers Revers



M[illegible] CARDINAL DE RICHELIEU.

[illegible]



PORT DE MARSEILLE AU XVII[e] SIÈCLE.

D'après la gravure communiquée par M. Baschet

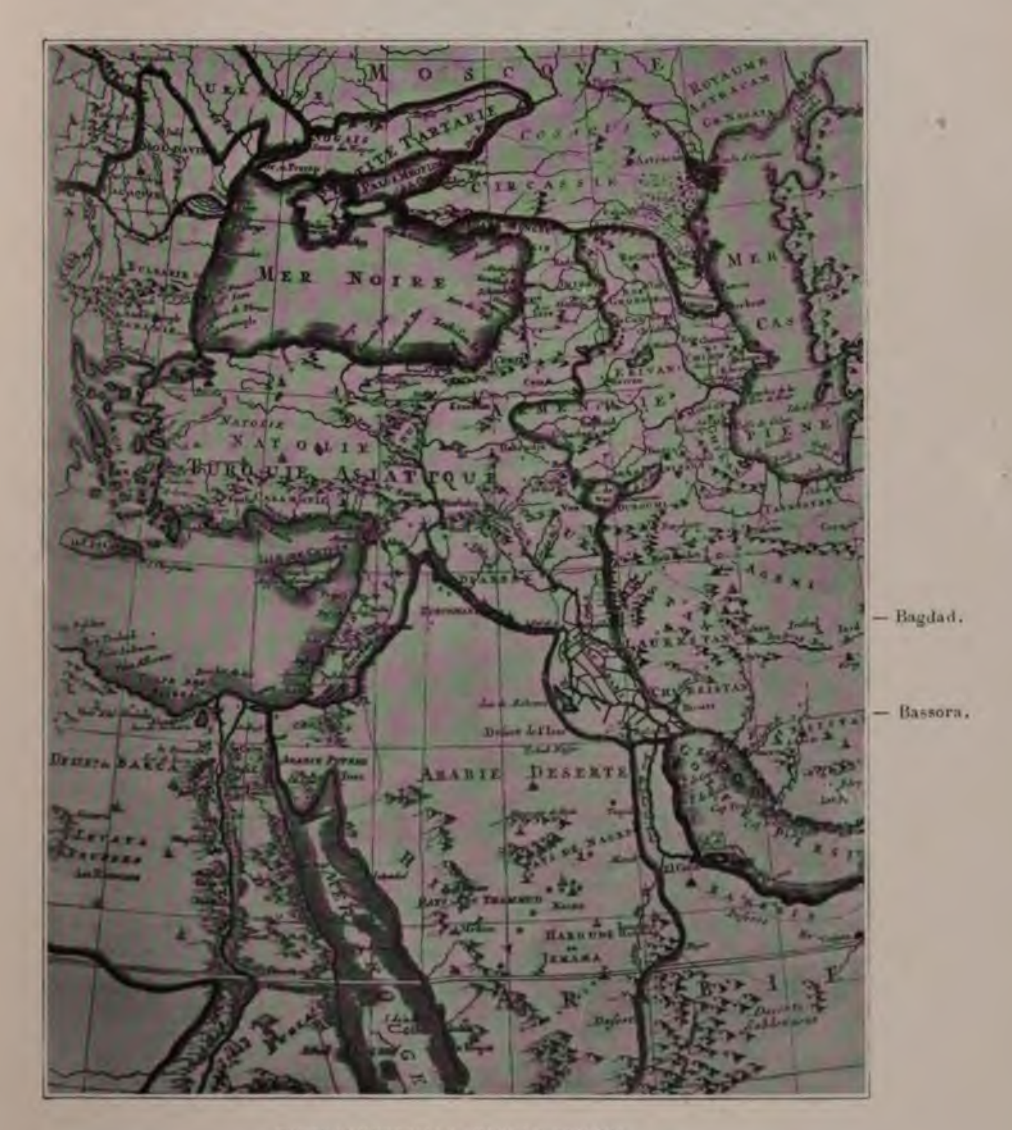
CHAPITRE III

DE LOUIS XIV A BONAPARTE

La diplomatie de l'ancien régime et l'Isthme de Suez. — Les projets aux XVII[e] et XVIII[e] siècles — La route de terre ou un Canal. — Ouverture d'une route plus courte vers les Indes. — Par l'Isthme de Suez ou par le golfe Persique. — Louis XIV et ses ministres. — Projet de rouvrir l'Isthme au profit exclusif de la France. — La part de Louis XIV et celle de Colbert. — Le plan de restauration commerciale de Colbert. — La Compagnie des Indes Orientales. — Le choix du port de Lorient. — Mauvais résultats. — Projet d'une Compagnie du Levant. — Nos relations difficiles avec la Turquie. — Réserves de Louis XIV. — Son esprit de conciliation à l'égard de la Turquie. — La Haye Vantelet, ambassadeur à Constantinople. — Ses instructions. — Resultat incomplet de sa mission. — Ambassade du marquis de Nointel. — Les instructions donnees par Colbert. — Accueil fait au marquis de Nointel. — Injonction de Colbert au gouvernement ottoman. — Le chevalier d'Arvieux envoyé extraordinaire. — Les capitulations de 1672. — Les tergiversations de la Turquie. — Nointel part pour l'Égypte. — Ses lenteurs. — Ordre lui est donné de revenir à Constantinople. — Son retour. — Son échec partiel. — Leibnitz et son memoire. — Louis XIV refuse de voir le philosophe allemand. — La réponse d'Arnaud de Pomponne à l'Electeur de Mayence. — Les erreurs du mémoire de Leibnitz. — Le marquis de Seignelay, fils de Colbert, reprend les projets de son père. — L'ambassade de M. Girardin. — Mémoire justificatif. — La mauvaise volonté des musulmans d'Égypte. — Échec de Girardin. — Situation des Français en Egypte. — Jacques Savary et la question de Suez. — Il suggère un Canal entre les deux mers. — Projets de Louis XIV sur l'Ethiopie. — Pontchartrain et Benoist de Maillet. — Le rapport de Benoist de Maillet. — La mission de Lenoir du Roule. — Son massacre. — La mission de Jean-Baptiste Fabre en Perse. — Mort de Fabre. — Marie Petit lui succede. — Aventures de cette femme. — L'ambassadeur de France à Constantinople essaye de la faire arrêter. — Elle rentre en France. — On l'emprisonne à Marseille. — Sa libération. — Resultat des actes de Marie Petit. — Michel continue la mission de Fabre. — Son succes grâce à Marie Petit. — Une ambassade persane en France. — Traité de commerce. — La question de

Suez définitivement posée. — L'opinion et cette question pendant le règne de Louis XV. — La négligence du gouvernement. — L'opinion du marquis d'Argenson. — Petro de Perdriau et le duc de Praslin. — Le commerce par la voie du golfe Persique. — La Compagnie des Indes. — Bagdad et Bassora. — Le duc de Praslin et la chambre de commerce de Marseille. — Choiseul et l'Égypte. — Ses projets de prise de possession. — État de l'Égypte et de l'empire ottoman. — Les Anglais et Ali Bey. — Louis XVI et la question de Suez. — Le commerce de l'Égypte. — Magallon. — La Compagnie des Indes et Lorient. — La chambre de commerce de Marseille et la Compagnie des Indes. — M. de Calonne et la nouvelle Compagnie privilégiée. — État de la Turquie et de l'Égypte. — La question de Suez apparaît à l'ordre du jour. — Entrée en scène de l'Angleterre. — La Compagnie anglaise du Levant et Warren Hastings. — L'activité anglaise. — Le consul Taitbout et la chambre de commerce de Marseille. — Le mémoire de Raymond Le Bon. — Saint-Priest et le projet de prise de possession de l'Égypte. — M. de Montigny. — Le baron de Tott et son projet de réouverture de l'ancien Canal. — Opinions diverses à l'égard du parti à tirer de l'Égypte. — Le ministre Vergennes et le comte de Choiseul-Gouffier, ambassadeur à Constantinople. — Le rôle de Magallon au Caire. — Le lieutenant Truguet. — Traité de commerce obtenu. — La jalousie de la Russie. — L'opposition de la Compagnie des Indes. — La chambre de commerce de Guyenne. — M. Seymandi et son projet. — Nouvelle opposition de la Compagnie des Indes. — Vergennes et le comte de Ferrières-Sauveboeuf. — La mission de celui-ci en Perse. — L'agent Rousseau à Bagdad et Bassora. — Le voyage et l'opinion de Volney sur l'Égypte et l'Isthme de Suez. — Les négociants marseillais du Caire et l'Assemblée nationale. — Ils proposent une action militaire. — Leurs mémoires à la chambre de commerce de Marseille. — M. de Sinety, représentant de Marseille à l'Assemblée nationale. — La Révolution et le commerce du Levant.

De tout l'ancien régime, c'est aux XVIIe et XVIIIe siècles que l'on s'est occupé le plus de l'Isthme de Suez, diplomatiquement surtout. Sous Louis XIV, Louis XV et Louis XVI, l'ouverture d'une route vers les Indes à travers l'Égypte a préoccupé les ministres, les économistes, les commerçants. La diversité des projets conçus sous ces trois règnes est aussi grande que leur nombre : les uns proposent la construction d'une route de terre à travers l'Isthme de Suez, les autres le percement d'un Canal ; les uns conseillent la conclusion d'un traité, les autres une prise de possession ; les uns veulent entamer des négociations, les autres fonder des compagnies. Mais sous cette diversité de sources et cette diversité de moyens, l'objet primordial demeure unique et invariable : c'est l'ouverture d'une route plus courte vers les Indes. La question du passage par l'Isthme de Suez et la Mer Rouge n'est pas considérée comme question égyptienne : l'objectif invariable de ceux qui l'ont étudiée est l'Inde, l'Extrême-Orient. Aussi l'Isthme de Suez n'est-il qu'une donnée du problème et assistons-nous, jusqu'à la chute de la Royauté, à la recherche simultanée d'une autre route vers les Indes : celle du golfe Persique. Les échecs mêmes éprouvés du côté de l'Égypte suscitèrent les tentatives qui furent faites pour s'ouvrir cette seconde voie. Ni d'un côté ni de l'autre les résultats n'ont répondu aux efforts,



ROUTE COMMERCIALE. BAGDAD-BASSORA.

Document communiqué par la Société de Géographie de Paris.

et la Royauté s'écroulera sans avoir atteint le but qu'elle a constamment poursuivi.

Des trois règnes étudiés dans ce chapitre, le règne de Louis XIV est celui pendant lequel le gouvernement fit le plus d'efforts, la diplomatie déploya le plus d'activité pour arriver à une solution du problème. Le passage par la Mer Rouge ne préoccupe pas encore l'opinion publique autant qu'au XVIIIe siècle ; elle préoccupe davantage le Roi et ses ministres. Ceux-ci ont été plus loin que la conception : ils ont tenté l'exécution des projets ébauchés par leurs prédécesseurs.

La politique de Louis XIV à l'égard de l'Égypte comportait deux objets : d'abord, assurer à nos nationaux une situation privilégiée sur les bords du Nil ; ensuite, établir un système de communications simples et rapides entre l'Océan Indien et la Méditerranée par la Mer Rouge, Suez et Alexandrie. « Notre gouvernement, dit M. Albert Vandal (1), reconnut l'importance géographique de la bande de terre que baignent d'un côté les flots de la Méditerranée, de l'autre ceux de la Mer Rouge ; il y vit la véritable porte de communication entre deux mondes différents, l'Europe et l'Extrême-Orient, et s'appliqua à la rouvrir au profit exclusif de la France. »

La part personnelle de Louis XIV dans cette politique consiste moins dans la conception des projets, que dans le fait de se les être appropriés, d'en avoir compris l'importance et d'en avoir constamment poursuivi l'exécution par des négociations qui lui répugnaient comme chrétien et comme Roi, même après la mort de celui qui les lui suggéra.

C'est à Colbert, en effet, que revient surtout l'honneur des essais tentés sous Louis XIV. Colbert attachait une importance particulière au droit de commerce par la Mer Rouge (2), qui, jusque-là, avait été interdite aux chrétiens, à cause du voisinage de la Mecque. « Dès 1664, il avait présenté au Conseil de commerce un mémoire

(1) *Louis XIV et l'Égypte.* A. Vandal. 1889.
(2) Masson. *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIIe siècle.*

d'ensemble à ce sujet (1), dans lequel il insistait sur la révolution accomplie dans l'économie de l'ancien monde par suite du déplacement de la route des Indes, et il retraçait l'histoire de cette évolution. La voie, plus longue, mais plus directe du Cap, avait permis aux Européens de s'affranchir des sujétions musulmanes. Le Portugal avait entraîné à sa suite la Hollande et l'Angleterre. Le règne des grandes Compagnies étrangères était depuis longtemps commencé. Venise et l'Égypte étaient en dégénérescence commerciale. Les négociants français, seuls, parmi les Européens, persistaient à rester en Égypte, malgré des vexations et des brutalités de tous genres, malgré des droits de douane de 20 pour 100. En rouvrant aux négociants français l'ancienne route par l'Égypte, Suez et la Mer Rouge, de beaucoup la meilleure, Colbert espérait leur rendre le monopole du commerce avec l'Inde. »



COLBERT.
D'après la gravure d'Edelinck.

Louis XIV, dès qu'il eut pris, en 1661, la conduite des affaires, accueillit avec empressement le plan de restauration commerciale que lui présenta Colbert. En 1664, il institua la Compagnie des Indes

(1) Ce mémoire a été publié dans sa correspondance.

et lui donna le monopole exclusif du commerce des Indes Orientales, des îles de France et de Bourbon, de Madagascar et de la Mer Rouge, avec l'obligation de n'effectuer ses retours en France que par le seul port de Lorient. Ce monopole devait être dans la suite l'un des principaux obstacles à la formation d'un transit plus fréquent des marchandises de l'Extrême-Orient par l'Isthme de Suez. Le choix d'un port de l'Océan pour métropole du commerce de l'Inde, l'intérêt des négociants et armateurs de ce port à en conserver le monopole, suffisent à expliquer l'opposition de la Compagnie à toute tentative tendant à détourner ce commerce, par l'Isthme de Suez, vers la Méditerranée et vers Marseille. Mais ces résultats regrettables sont la conséquence d'un plan tronqué, incomplètement exécuté. Colbert, en effet, avait conçu la pensée d'adjoindre à sa première création une Compagnie du Levant. On entreprendrait des négociations avec le Sultan pour qu'il ouvrît la Mer Rouge aux chrétiens, pour qu'il assurât la sécurité des Français et de leur commerce et qu'il leur donnât le monopole des transports. Ces conditions obtenues, les vaisseaux de la Compagnie des Indes serviraient d'intermédiaires des Indes à Suez. De ce point, les marchandises seraient transportées par caravanes d'abord et par le Nil ensuite jusqu'à Alexandrie, où la Compagnie du Levant les prendrait pour les transporter à Marseille et ailleurs. On obtiendrait de ne payer aux Turcs que des droits de douane très modestes, et le bon marché qui résulterait de la combinaison aurait pour effet de faire échec au Cap. Les autres nations deviendraient tributaires de la France. Malheureusement, l'état de nos relations avec la Turquie à cette époque ne nous permettait guère d'escompter avec assurance de pareils résultats. Les fonctionnaires musulmans affectaient alors un fanatisme dont nos nationaux avaient beaucoup à souffrir. Les capitulations étaient violées et des persécutions se produisaient, incessantes, contre lesquelles tout recours immédiat faisait défaut. La réprobation contre la Turquie était telle et les colères accumulées par ses actes éprouvaient un si vif besoin de se manifester qu'une vraie croisade était organisée contre elle. A



RÉCEPTION D'UN ENVOYÉ DU ROI DE FRANCE A CONSTANTINOPLE.

D'après un dessin du XVII[e] siècle.

Ce dessin figure au Cabinet des Estampes comme représentant la réception du marquis de Nointel.
(Voir Alb. Vandal. *Les Voyages du marquis de Nointel*, page 266, Plon, ed.)

Candie, des troupes françaises soutenaient les Vénitiens contre les musulmans ; sur mer, des corsaires français pourchassaient les navires turcs; l'empereur d'Allemagne voyait grossir ses armées contre l'Islam de volontaires venus de France. Enfin, Louis XIV était sollicité de tous côtés d'appuyer la résistance commune contre les Turcs. Des scrupules dynastiques empêchèrent Louis XIV de répondre à ces instances. Les souvenirs de son attitude correcte et amicale dans le passé défendirent la Turquie contre les représailles. Et puis, la guerre ne résoudrait rien : c'était l'avis de Colbert. Elle compromettrait, au contraire, à tout jamais, notre situation commerciale en Orient. Le marché du Levant nous serait fermé. Louis XIV abandonna toute idée d'agression. Bien plus, malgré l'emprisonnement de notre ambassadeur à Constantinople, il essaya de justifier par un malentendu le concours décisif que nos troupes avaient donné en 1664 à l'empereur d'Allemagne contre les Turcs.

En 1665, M. de La Haye-Vantelet fut envoyé à Constantinople avec la mission de tenter un rapprochement entre les deux pays et de négocier un nouvel état de choses conforme aux intentions du Roi et de son ministre. Ses instructions, très habilement rédigées, s'efforçaient de montrer l'étroite communauté d'intérêts de la France et de la Turquie dans l'ouverture de la route commerciale de Suez. Elles insistaient sur le double préjudice, causé par la fréquentation de la voie du Cap, au commerce de la France avec l'Inde, commerce qu'elle ruine, et aux douanes du Grand-Seigneur, qu'elle prive du passage des marchandises indiennes par ses États. « Avant que les Anglais et les Hollandais eussent passé le Cap de Bonne-Espérance, toutes les marchandises des Indes nécessaires pour la consommation de l'Europe étaient apportées par les caravanes, passaient par les États du Grand-Seigneur et étaient enlevées par les Français. Depuis que ces deux nations ont passé le Cap, elles ont diverti le cours ordinaire de toutes ces marchandises et les ont enlevées directement par la mer des Indes dans leurs États, et les ont ensuite distribuées dans toute l'Europe.

« ... En sorte que toute cette conduite, » conclut l'auteur des

instructions, « a attiré en même temps la ruine du commerce des Français et la diminution des douanes du Grand-Seigneur (1) ».

On ne pouvait appuyer de raisons plus judicieuses et plus susceptibles de convaincre le Sultan la proposition dont Colbert chargeait M. de La Haye : « Que le Grand-Seigneur veuille donner la liberté nécessaire pour établir des magasins à Suez, en Égypte, au fond de la Mer Rouge, et la sûreté pour le transport de toutes les marchandises, soit par voitures, soit sur le Nil, depuis ladite ville de Suez jusques sur la Mer Méditerranée. »

Sur la liberté de transit par Suez et la Mer Rouge, M. de La Haye avait obtenu un commencement de satisfaction lorsque, devant le brusque changement d'attitude de la Porte, Louis XIV le rappela.

Les hostilités dont les Turcs étaient l'objet les disposaient mal à entendre parler des intérêts de la France. Celle-ci devait se résoudre à une neutralité absolue pour obtenir d'eux qu'ils se montrassent conciliants. Louis XIV fit donc choix d'un nouvel ambassadeur et envoya à Constantinople le marquis de Nointel, conseiller au Parlement de Paris, que le goût de l'archéologie avait déjà conduit en Orient, et qui passait pour bien connaître le peuple auprès duquel il allait représenter le roi de France. Les instructions données par Colbert au marquis de Nointel (2) comportaient un projet de capitulations nouvelles et le chargeaient d'obtenir l'autorisation d'établir une communication entre la Mer Rouge et la Méditerranée par l'Isthme de Suez.

Comme les instructions de La Haye-Vantelet, celles de Nointel insistaient sur les profits que la Turquie tirait jadis du passage des produits de l'Inde par l'Égypte, et sur « l'avantage qui reviendrait à l'Égypte et aux autres États du Grand-Seigneur de rappeler ce commerce par la Mer Rouge ». Elles signalaient ensuite la facilité avec laquelle le roi de France opérerait ce détournement, grâce à la fondation récente de la Compagnie des Indes, pourvu que « le Grand-Seigneur veuille donner quelque préférence dans le com-

(1) V. Annexes n° 1.
(2) V. Annexes n° 2.

merce aux Français, et les décharger de tout droit pour toutes les marchandises qu'ils transporteraient par cette voie ». La Porte se bornerait donc à déclarer franches de tout droit les marchandises des Indes importées à Suez par vaisseaux français et à leur accorder la faculté de transit : la France ferait le reste.

« Il faudrait tâcher, écrivait Colbert à M. de Nointel, de faire un traité avec le Grand-Seigneur par lequel il nous fût permis d'avoir à Alexandrie ou au grand Caire des vaisseaux qui recevraient les marchandises que d'autres vaisseaux amèneraient, par la Mer Rouge, d'Aden à Suez ; ce qui abrégerait la navigation des Indes de plus de deux cents lieues (1). »

L'accueil fait à notre ambassadeur fut froid. M. de Nointel, déçu, faillit revenir. Mais Colbert, prudent, et convaincu que l'intérêt commercial prévaudrait dans l'esprit des Turcs, adressa à la Porte une sorte de mise en demeure de choisir entre la concession des nouveaux privilèges réclamés et la retraite de notre ambassadeur. Le chevalier d'Arvieux fut chargé, en octobre 1671, de porter ce message à destination.

Le marquis de Nointel vit pourtant ses principales demandes écartées. Les nouvelles capitulations de 1672 accordaient à la France une réduction de 3 pour 100 seulement des droits de douane dans toutes les Échelles du Levant, sauf celles du Caire et d'Alexandrie; la reconnaissance formelle de notre droit de protection sur les missions catholiques et le développement des franchises de nos nationaux. Mais il n'était pas question du passage par l'Égypte et de la libre navigation de la Mer Rouge. « La négociation avait semblé sur le point d'aboutir; mais, au dernier moment, le Divan avait invoqué la nécessité de demander l'avis du Mufti qui, conformément à son désir, se montra nettement opposé à l'introduction des chrétiens dans la Mer Rouge, sous prétexte que leurs vaisseaux pourraient insulter ou enlever le tombeau de Mahomet. »

(1) Colbert avait adjoint à M. de Nointel un des directeurs de la Compagnie des Indes, le sieur Magy, issu d'une famille marseillaise qui fournit au commerce des consuls et des députés en grand nombre, pour l'éclairer spécialement sur les questions relatives à la Mer Rouge et à Suez.

Feignant de se contenter des avantages obtenus dans le nouveau traité, Nointel annonça l'intention de visiter toutes les Échelles du Levant, avant de reprendre le chemin de la France. En réalité, il espérait bien obtenir du sultan du Caire ce qu'il n'avait pu arracher à celui de Constantinople, et placer ensuite ce dernier en présence d'un fait accompli. En tenant la chambre de commerce de Marseille au courant de l'inspection qu'il avait commencée, il faisait une allusion au véritable but de son voyage : « La joie que vous me témoignez par vos lettres du 16 septembre dernier du renouvellement des capitulations, me fait présumer de son augmentation sur la nouvelle que vous aurez reçue de mon voyage dans les Échelles. Vous êtes trop éclairés pour ne pas pénétrer l'utilité qui peut revenir au commerce de la présence d'un ambassadeur dans tous ces différents lieux.... S'il était néanmoins possible que vous ne fussiez pas persuadés de cette vérité, *les avis que vous aurez reçus indubitablement du Caire vous auront aussi bien obligés d'y acquiescer*, comme la suite de mon entreprise, dont les frais et la peine ne me rebutent point,



LEIBNITZ.
D'après une gravure de 1723 (*Bibliothèque Nationale.*)

confirmera à tout le monde mon désintéressement pour l'intérêt du négoce (1). »

Mais cette résolution inopinée avait donné l'éveil au gouvernement turc, et Nointel lui-même compromit par les lenteurs de sa marche vers l'Égypte le succès d'une entreprise qui exigeait la rapidité et le secret. « A peine approchait-il de cette contrée, dit M. O. Noël, que le grand vizir, qui ne lui avait pas octroyé la permission de s'aventurer si loin au pays musulman, lui intima l'ordre formel de revenir dans la capitale, et, afin d'éviter des complications dont eût souffert son gouvernement, il reprit la route de Constantinople en visitant la Syrie, où il eut la bonne fortune de mettre un terme aux vexations dont les commerçants français étaient l'objet de la part des pachas turcs. »

Le marquis de Nointel avait donc échoué sur le principal objet de son programme. Encore ne devait-il les concessions générales accordées à la France qu'au prestige que venaient de valoir à Louis XIV ses victoires sur la Hollande. Or, à la veille de l'entrée en Hollande du roi de France (1672), un jeune philosophe allemand, Leibnitz, obéissant vraisemblablement à l'instigation de princes qui désiraient détourner Louis XIV des entreprises continentales, fit demander au Roi par l'Électeur de Mayence la faveur de l'entretenir de questions de la plus haute importance. Louis XIV refusa l'audience et quitta Saint-Germain pour Charleroi le 28 avril 1672; mais Leibnitz, parti de Leipzig le 18 mars, lui fit remettre le mémoire suivant :

« Au roi très chrétien.

« Sire,

« La réputation de sagesse que Votre Majesté s'est acquise m'enhardit à lui présenter le fruit de mes méditations sur un projet qui, au jugement même de quelques hommes supérieurs, est le plus vaste que l'on puisse concevoir et le plus facile à exécuter. Je veux parler, Sire, de la conquête de l'Égypte. De toutes les contrées du globe, l'Égypte est la mieux située pour acquérir l'empire du monde et des

(1) Seyde. 18 juin 1674.

mers; la population dont elle est susceptible et son incroyable fertilité l'appellent à cette élévation. Jadis, mère des sciences et sanctuaire des prodiges de la nature, aujourd'hui repaire de la perfidie mahométane, pourquoi faut-il que les chrétiens aient perdu cette terre sanctifiée, lien de l'Asie et de l'Afrique, digue interposée entre la Mer Rouge et la Méditerranée, grenier de l'Orient, entrepôt des trésors de l'Europe et de l'Inde? La navigation n'est pas bien difficile pour y parvenir. Depuis quelques années surtout, ce n'est qu'un jeu pour les vaisseaux français de parcourir la Méditerranée, sur laquelle on entend rarement parler de naufrages de quelque importance. De Marseille à l'île de Malte, il y a environ le tiers du chemin, et de Marseille à l'île de Candie, plus des deux tiers. Un exemple assez récent ne laisse aucun doute sur la facilité d'aller en Crète, ainsi que d'aborder aux rivages de Tunis, d'Alger et de Tripoli. La station de Malte est sûre, et la France possède dans le voisinage de cette île celle de Lampedouse. Constantinople est le centre des forces de l'empire turc; mais, en cas d'attaque subite, l'Europe en est trop éloignée pour être secourue à temps. Séparée par d'immenses déserts, elle ne peut guère recevoir de secours par terre. Attaqués par mer, les Turcs sont presque sans forces maritimes. Sur le pied de paix, la milice égyptienne est très faible : les janissaires s'occupent plus du négoce que des armes. Non seulement l'Égypte, mais tout l'Orient n'attendent, pour se soulever, que l'arrivée d'une force libératrice sur laquelle on puisse se reposer sans crainte. L'Égypte conquise, les destinées de l'empire turc sont finies : il croulera de toutes parts. Le vizir actuel, préférant la sûreté de la tête de son maître, et la sienne, à la suprématie de l'empire, s'est constamment appliqué à anéantir la puissance turbulente des saphirs et des janissaires. Il est généralement reconnu que l'Égypte ne présente aucun point de défense qui ne puisse être emporté à la première attaque, excepté le Caire; encore ne pourrait-il tenir devant un assaillant qui serait maître de la mer. Cette vérité m'est attestée par les voyageurs; et, d'après les relations que j'ai consultées, tout me confirme dans

l'opinion que j'ai du succès complet qu'aurait une expédition en ce pays. A sa gauche, sont les Arabes ; à sa droite, les Numides, ennemis des Turcs, et appartenant à qui les achète. La milice égyptienne s'élève à trente mille hommes ; mais ce nombre est plus apparent que réel, car depuis que le titre de janissaire est devenu vénal, l'ancienne discipline turque s'est considérablement affaiblie. Damiette et le château d'Alexandrie, fortifiés à la manière ancienne, ne pourraient résister à des sièges entrepris d'après les règles de la tactique moderne. Rosette est sans fortifications. Il ne faut pas juger de la valeur actuelle des hordes asiatiques par celle qu'elles déployèrent dans les guerres de Candie et de Hongrie. Mais à supposer que ce projet, qui a toutes les probabilités de succès en sa faveur, vînt à échouer, que pourrait-il résulter de périlleux pour la France de la part de ces barbares qui ont provoqué sa vengeance par tant d'injures? La possession de l'Égypte ouvrira une prompte communication avec les riches contrées de l'Orient ; elle liera le commerce des Indes à celui de la France, et frayera le chemin à de grands capitaines pour marcher à des conquêtes dignes d'Alexandre.

« Si les Portugais, dont les forces sont bien inférieures à celles de la France, avaient pu s'emparer de l'Égypte, il y a longtemps que l'Inde tout entière leur serait soumise; et, cependant, malgré leur petit nombre, ils se sont rendus redoutables aux peuples de ces contrées, et n'en ont été éloignés que par les Anglais et les Hollandais. Ceux-ci font trembler impunément les despotes de l'Orient. Soixante mille rebelles ont suffi pour subjuguer le vaste empire de la Chine. L'extrême faiblesse des Orientaux n'est plus un secret, et la facilité d'opérer des révolutions dans le Mogol un mystère. L'Égypte conquise, rien ne serait plus aisé de s'emparer de toutes les côtes de la mer des Indes et des îles sans nombre qui les avoisinent. L'intérieur de l'Asie, privé de commerce et de richesses, se rangera de lui-même sous votre domination. J'ose dire qu'on ne peut rien concevoir de plus grand, et que dans tout ce qui est grand il n'est rien de plus facile.

« Enfin, s'il faut en revenir, comme malgré soi, aux choses les plus

simples et les plus logiques, je maintiens que la Hollande sera plus aisément vaincue par l'Égypte que dans son propre sein : car on lui enlèvera sans difficulté ce qui la rend florissante, les trésors de l'Orient. Et la différence de l'attaque a cela de remarquable qu'elle ne sentira pas le coup direct qui lui sera porté, de ce côté, avant qu'il réussisse; et si elle le pressent, elle ne pourra pas l'éviter; si elle voulait s'opposer aux desseins de la France sur l'Egypte, elle serait accablée de la haine générale des chrétiens; au lieu que si elle était attaquée chez elle, non seulement elle saurait parer l'agression, mais elle pourrait encore s'en venger, soutenue par l'opinion universelle qui s'attache constamment à suspecter d'ambition les vues de la France. Ceux qui abhorrent les infidèles, de même que ceux qui haïssent les Français, verront avec plaisir une expédition contre les musulmans, les uns pour l'avantage de la chrétienté, les autres dans l'espoir qu'un ennemi puissant viendra s'opposer à l'entreprise de la France et détruira complètement ses meilleures forces. Si l'on tient secrets les moyens d'exécution et le but véritable auxquels ils tendent de toutes parts, on aura les yeux ouverts sur une entreprise dont la réussite assurera à jamais la possession des Indes, le commerce de l'Asie et la domination de l'univers.

« Il ne sera pas indifférent de confirmer le bruit déjà répandu que l'on va attaquer la Morée, ou d'insinuer adroitement que l'on en veut aux Dardanelles et à Constantinople. Pendant que toute l'Europe sera en suspens, vos forces tomberont sur l'Égypte comme la foudre. Votre Majesté en acquerra une renommée de piété, de magnanimité et de sagesse d'autant plus grande, que tous les esprits, actuellement persuadés que les préparatifs de guerre sont destinés contre la Hollande, seront frappés de surprise en apprenant que Vous les avez dirigés contre l'Égypte.

« Une discrétion profonde assurera, Sire, la réussite d'une expédition déjà tentée par vos ancêtres. Et ce succès qui s'étend si loin dans ses conséquences, puisqu'il doit forcer les Hollandais à une humble soumission, par la frayeur, et les Infidèles au respect, par la

puissance de vos armes, remplira l'Univers d'admiration pour la personne de Votre Majesté. »

Ce mémoire tient une place à part dans la série des documents qui attestent la préoccupation dont l'Égypte et l'Isthme de Suez ont été constamment l'objet. Il n'est pas l'œuvre d'un homme d'État ; il n'est pas non plus celle d'un commerçant : il est celle d'un philosophe. Il s'en ressent par ce qu'il a de vaste, de grandiose, de chimérique. L'objet de la proposition n'est plus seulement l'ouverture d'une route, terrestre ou maritime, à travers l'Isthme de Suez : c'est tout un plan d'attaque et d'occupation de l'Égypte. Sans doute, Leibnitz signale les conséquences économiques de cette conquête, et il est aisé de voir que, sans ces conséquences, la conquête n'aurait plus de raison d'être. Mais le philosophe s'applique surtout à détruire les objections politiques qu'il prévoit de la part de Louis XIV et à découvrir l'horizon infini que cette conquête ouvrirait à l'ambition du Grand Roi.

Arnaud de Pomponne, secrétaire d'État des Affaires étrangères, répondit, de la part du roi, à l'Électeur de Mayence : « Je ne vous dirai rien sur les projets d'une guerre sainte ; vous savez qu'ils ont cessé d'être à la mode depuis saint Louis (1) », « coupant court ainsi, dit M. Vandal (2), à toute proposition particulière par une fin de non-recevoir générale ».

Les circonstances dans lesquelles ce mémoire fut présenté nuisirent incontestablement au projet que Leibnitz y développait. Il fallait être aveugle pour ne pas voir la passion que Louis XIV apportait dans sa lutte avec la Hollande et pour croire qu'il allait, sur l'instigation d'un inconnu, tourner ses batteries contre l'Égypte. Mais, indépendamment de ces circonstances, le mémoire donnait prise par lui-même à des critiques très fondées.

« Le philosophe allemand se méprenait, fait observer M. Albert Vandal (3), sur la facilité de l'entreprise qu'il recommandait. La

(1) Notes et lettres de Leibnitz, publiées par Foucher de Careil. V. 359.

(2) *L'Odyssée d'un ambassadeur. Les Voyages du marquis de Nointel.* (1670-1680). — Albert Vandal. 1900.

(3) Albert Vandal. — *Les Voyages du marquis de Nointel.*

Turquie lui semblait un obstacle à négliger : il proclamait sa faiblesse et annonçait sa ruine, prophétie incessamment renouvelée et toujours démentie par l'événement. C'est que les Ottomans présentèrent de bonne heure les signes apparents plutôt que les caractères réels de la décadence. »

... « C'était aussi chez Leibnitz l'erreur d'un esprit généreux que de croire à une trêve de Dieu entre les puissances chrétiennes, tandis que la France poursuivrait une lutte décorée du nom de guerre sainte, mais destinée, en réalité, à lui assurer l'empire de la Méditerranée et l'accès aux Indes. Les puissances maritimes, Angleterre et Hollande, se seraient senties atteintes dans leurs plus précieux intérêts. Eussent-elles hésité à s'unir avec l'ennemi du nom chrétien, elles auraient trouvé des prétextes étrangers à l'Orient pour rompre avec nous, et on les aurait vues, attaquant nos flottes sur toutes les mers, réussir peut-être à emprisonner les Français dans leur conquête. »

* * *

L'insuccès des tentatives de Colbert ne découragea pas ses successeurs ; la tradition s'était créée ; et, avec cette largeur de vues et cette ténacité que l'ancienne monarchie apportait dans l'étude et dans l'application des projets intéressant la grandeur nationale, elle fut reprise par les ministres qui se succédèrent jusqu'à la fin du dix-huitième siècle. En 1685, le fils même de Colbert, le marquis de Seignelay, secrétaire d'État de la Marine, profitant des désastres infligés aux Turcs par Sobieski et l'Autriche, chargea l'ambassadeur de France, M. Girardin, de reprendre les négociations relatives à la Mer Rouge. Celui-ci, tout entier à cette question, plaça sous les yeux du grand vizir un mémoire justificatif et en obtint une réponse favorable ; pour la première fois, le représentant du Roi près de la Porte indiquait la possibilité d'établir un Canal de jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée, et soulevait la question du droit de transfert des marchandises de Suez à la Méditerranée, qui, dans sa pensée, ne devait pas excéder 1/2 pour 100 de leur valeur. Mais la bonne volonté apparente du grand vizir était doublée de res-

trictions dont la Porte n'était pas tout à fait responsable et sur lesquelles, d'ailleurs, elle comptait bien. Le Caire et l'Égypte étaient gouvernés par un pacha dont l'autorité était souvent contre-balancée par l'influence des milices chargées de sa défense et de celle du pays, et dont les chefs devenus marchands, avaient peu à peu accaparé le commerce de la Mer Rouge. Ils ne se montraient pas disposés à en faire l'abandon au profit des chrétiens ; mais, n'osant pas heurter de front les bonnes volontés du Sultan et les exigences de la France, ils se retranchèrent, comme toujours, derrière la question religieuse. La Porte n'osa pas ou ne voulut pas interposer son droit de suzeraineté, et les efforts du marquis de Seignelay demeurèrent sans résultat.

Malgré cet échec, la situation des Français en Égypte se fortifia. « En 1683, la Porte consentait à la réduction des droits de douane de 20 à 3 pour 100 pour les seuls négociants français; puis, par des firmans successifs, améliorait le sort de nos nationaux en Égypte (1), à ce point que, de 1687 à 1715, les relations de nos ports méditerranéens avec cette province prenaient un développement considérable. Tandis que les produits des manufactures du Languedoc et de la Provence trouvaient un vaste débouché sur les bords du Nil et en excluaient les marchandises similaires de l'Angleterre et de la Hollande, l'Égypte fournissait à notre marine les denrées qu'elle tirait de son sol et celles qui lui venaient des Indes. Alexandrie et Rosette, qui n'entrevoyaient que rarement notre pavillon avant 1688, recevaient jusqu'à 115 navires en 1725, et on comptait au Caire 11 maisons de commerce et 50 négociants français contre 2 anglais et 2 hollandais. »

Le bruit de ces diverses négociations était sans doute parvenu aux oreilles du public, et l'on constate, dès cette époque, que la question du passage par l'Isthme de Suez préoccupe les personnes directement intéressées à l'accroissement du commerce national.

(1) Octave Noël. — *Histoire du commerce du monde depuis les temps les plus reculés.* T. II.

L'on retrouve, en effet, un écho des projets tentés par Colbert et Seignelay dans l'ouvrage d'un économiste, d'un commerçant, Jacques Savary, qui, dans les dernières années du XVIIe siècle, développa des instructions magistrales sur le commerce des marchandises de France et de l'étranger.



SAVARY.
Gravure d'Edelinck, d'après Coypel.

« Ce commerce, dit-il en parlant du commerce de l'Égypte, était autrefois bien plus considérable qu'il n'est aujourd'hui, parce que c'était du Caire que les Français tiraient toutes les drogueries et épiceries qui se transportent des Indes Orientales et de l'Arabie Heureuse à Moka, et de ce lieu à Gidda ou Giddé (Djeddah) sur la Mer Rouge ; de Gipda au Suës (Suez), et, de là, au Caire par caravanes, où ils achetaient des négociants turcs et arabes ; et ensuite les faisaient transporter en Europe sur des bateaux turcs par le Nil jusqu'à Alexandrie ou à Rosette, où ils faisaient décharger et recharger sur leurs vaisseaux pour Marseille, qui était le magasin de toutes les drogueries et épiceries où les négociants italiens, d'Angleterre et autres lieux de l'Europe les venaient acheter. Mais, depuis que les Portugais et ensuite les Hollandais et Anglais ont trouvé le chemin des Indes orientales par le Cap de Bonne-Espérance, ils se sont rendus maîtres de ces sortes de marchandises et ils ont fourni

à leur tour la France et toutes les villes du Nord même, jusques dans les Échelles du Levant, en sorte que les Français ont été obligés d'abandonner ce commerce qu'ils faisaient autrefois avec tant d'avantage ; et il a fallu, pour ne pas passer davantage par les mains de ces trois nations, qui s'enrichissaient de leurs dépouilles, qu'ils aient suivi leur même route dans les Indes orientales par le Cap de Bonne-Espérance, et qu'ils aient formé cette grande Compagnie qui s'est établie à Paris en 1664, par le moyen de laquelle la France est fournie présentement de toutes les drogueries et épiceries qui lui sont nécessaires, à la réserve du clou de girofle, de la cannelle et des muscades que l'on est encore obligé de prendre présentement des Hollandais (1). »

Ici, Savary examine le moyen de reconstituer ce commerce par la Mer Rouge, à l'aide d'une grande Compagnie qui irait au besoin jusqu'à Djeddah. Cette idée est la même que celle dont Colbert avait déjà projeté la réalisation. Après avoir insisté sur les affaires considérables que la France pourrait faire avec les marchandises venant par la Mer Rouge, Savary ajoute: « J'estime que ce commerce se pourrait faire par des Français, avec autant et plus d'avantage sur la Méditerranée en moins de temps et avec moins de risque que sur l'Océan par la voie du Cap de Bonne-Espérance; car il faut remarquer que de Marseille à Alexandrie on ne compte que 800 lieues, que d'Alexandrie en remontant le Nil jusqu'au Caire il n'y a qu'environ 90 lieues; que du Caire à Suës il n'y a que 40 à 45 lieues de chemin par terre à faire par caravanes; du port de Suës à Gidda environ 120 lieues, et de Gidda à Moka, où toutes les marchandises abordent des Indes Orientales, et de l'Arabie Heureuse environ 200 lieues, le tout revenant ensemble à 1 255 lieues ou environ, dont il n'y en a que 40 à 45 à faire par terre; le surplus du chemin se fait comme l'on voit par la Mer Méditerranée, le Nil et la Mer Rouge; au lieu que l'on compte pour aller aux Indes Orientales sur la mer Océane par le Cap de Bonne-Espérance près de 4.000 lieues.

(1) Jacques Savary. *Le Parfait Négociant* 1679-1713. (7e édition).

« Il serait encore plus facile aux Français de faire ce commerce s'il y avait communication de la Mer Méditerranée à la Mer Rouge, car l'on pourrait aller droit de cette mer au Suës, et de là dans toutes les côtes de la Mer Rouge et même jusques à Moka qui est sur l'Océan Indien à l'entrée de la Mer Rouge, ainsi qu'il a été dit, où les Indiens et les peuples qui habitent l'Arabie Heureuse apportent toutes les drogueries, épiceries et autres marchandises dont a été parlé ci-devant. Il n'y aurait pour établir cette communication des deux mers qu'à faire un Canal depuis Suës jusqu'au-dessus de Damiette où l'on compte environ 50 à 60 lieues; ou bien par le moyen d'un Canal qui irait depuis la Mer Rouge jusqu'au lieu le plus proche du Nil, d'où l'on compte environ 20 lieues. »

Savary rappelle que les Ptolémées, Cléopâtre et d'autres souverains ont essayé de percer l'Isthme de Suez « qui empêche que l'Afrique ne soit une île pour donner communication de la Mer Rouge à la Mer Méditerranée, et qu'ils ont été rebutez de leur entreprise par la grandeur du travail et par le dommage que pourraient causer les eaux de la Mer Rouge qui furent alors reconnues plus hautes que celles de la Mer Méditerranée et qui auraient corrompu par leurs amertumes celles du Nil qui est la seule eau que l'on boit en Égypte. »

...« Il n'appartenait qu'à notre grand monarque d'exécuter une telle entreprise malgré les obstacles presque insurmontables et avec une dépense que lui seul était capable de faire et de sacrifier au bien de ses sujets. »

Savary examine les obstacles que le creusement d'un Canal a rencontrés autrefois et suggère un tracé nouveau : « Toutefois, l'on pourrait faire ce Canal de communication de la Mer Rouge directement à la Méditerranée, par un autre endroit que celui dont il vient d'être parlé, en le prenant depuis Suës et le continuant jusques à Damiette du côté de la Sorie, où il peut y avoir de 50 à 60 lieues françaises. Il serait d'autant plus facile qu'il n'y a qu'une rase campagne où il n'y a point de montagne. Il est vrai que la dépense en serait plus grande et qu'il faudrait plus de temps à faire ce Canal; mais cela n'est pas considérable pour les raisons qui ont été dites

ci-dessus. Mais, il peut y avoir une grande difficulté qui est de savoir si dans tout l'espace d'un si grand païs par où passerait ce Canal, il y aurait des eaux suffisantes pour cela, ce que je ne crois pas, parce qu'on dit que tous les peuples qui habitent l'Égypte ne boivent point d'autres eaux que celles du Nil. Ainsi, ce dessein ne se pourrait pas exécuter ; si ce n'est que les eaux de la Mer Rouge étant plus hautes que la Mer Méditerranée, comme l'on dit, elles pourraient y avoir leur cours naturellement. Mais, il faut aussi considérer que la Mer Rouge a un grand flux et reflux, et qu'ainsi ce Canal ne serait pas en tout temps navigable si l'on ne trouvait le moyen de retenir les eaux lorsque le reflux s'en retournerait.

« Si notre grand monarque Louis le Grand était maître de l'Égypte, comme il serait à souhaiter, il surmonterait assurément par sa prudence et sa sagesse toutes les difficultés qui viennent d'être dites ; l'on verrait bientôt un nombre infini de peuples travailler à ce Canal pour faire la communication de ces deux mers, et on verrait ce merveilleux dessein accompli pendant son heureux règne, de même que nous verrons celui du Languedoc, dans deux ans au plus tard, qui donnera communication de l'Océan à la Méditerranée.

... « Quoi qu'il en soit, ce Canal de communication de Damiette au Suës serait extrêmement commode aux négociants de l'Europe ; car ils n'auraient plus que faire que d'aborder à Alexandrie pour faire monter le Nil à leurs vaisseaux pour aller au Caire, comme ils font aujourd'hui, parce qu'ils pourraient aller droit à Damiette où serait le commencement du Canal qui les conduirait droit au Suës, et de là par la Mer Rouge à Gidda, et de Gidda à Mocka, pour passer dans les Indes Orientales et dans l'Arabie Heureuse, si bon leur semblait, où ils transporteraient les marchandises de l'Europe et en rapporteraient d'autres pour leurs retours.

... « Mais, comme ce Canal depuis Suës jusqu'à Damiette ferait un notable tort aux négociants de la ville du Caire, il n'y a pas d'apparence qu'ils fissent prendre le dessein au Grand Seigneur de le faire faire, outre que les Turcs sont naturellement paresseux et n'aiment pas beaucoup le commerce, n'y ayant presque que les Juifs et les

Arabes qui sont habitués en cette grand ville et qui s'adonnent à cette profession et pour lesquels le Grand Seigneur n'a pas beaucoup de considération. »

Cette fois, nous sommes en présence d'un document dont la nature suffirait à prouver qu'il émane d'un commerçant et d'un homme pratique. Savary ne s'élève pas aux spéculations que Leibnitz jugeait de nature à séduire Louis XIV. Il envisage la question du point de vue commercial et technique, l'approfondit plus que ses prédécesseurs, signale l'économie de temps et d'argent qui résulterait du passage par l'Isthme de Suez. Mais ce qu'il y a de plus remarquable dans son étude, c'est qu'après avoir montré les avantages du passage par terre, il laisse voir sa préférence pour le passage par un Canal, et examine même divers tracés de Canal, soit de la Mer Rouge au Nil, soit de Suez à un point de la côte méditerranéenne situé au-dessus de Damiette. Cet exemple suffit à prouver quels progrès la question avait déjà faits, en précision et en netteté, dans les sphères les plus diverses ; l'attention des hommes d'élite paraissait ramenée sur l'Égypte, et Bossuet, consacrant aux anciens Égyptiens un des chapitres les plus beaux et les plus approfondis de son *Discours sur l'Histoire universelle* enseignait au Dauphin le rôle autrefois joué par le Nil dans le commerce du monde civilisé.

« Le Nil portait partout la fécondité avec ses eaux salutaires, unissait les villes entre elles, *et la Grande-Mer avec la Mer Rouge, entretenait le commerce au dedans et au dehors du Royaume*, et le fortifiait contre l'ennemi : de sorte qu'il était tout ensemble et le nourricier et le défenseur de l'Égypte (1). »

***

L'inutilité des efforts accomplis par la diplomatie pour ouvrir au commerce français l'Isthme de Suez détermina Louis XIV à chercher une autre voie de pénétration vers la Mer Rouge. « L'Éthiopie ou Abyssinie, dit M. Octave Noël, apparut aux yeux du gouverne-

(1) *Disc. Hist. Univ.* Les Empires, chap. III, 1681.

ment de Versailles comme une terre à conquérir commercialement, et les rapports des missionnaires ou explorateurs français envoyés dans ce pays le présentaient comme disposé à se lier avec nous et à renouer la chaîne des traditions du mystérieux Prestre Jean. Avant de se lancer dans une entreprise dont l'insuccès pouvait compromettre son prestige et le but économique qu'il poursuivait, le gouvernement de Louis XIV voulut se renseigner sur les dispositions de l'Éthiopie et sur les avantages qu'il retirerait de relations avec elle. Pour obéir à ces vues, le comte de Pontchartrain, ministre des Affaires étrangères, s'adressa au consul général de France en Égypte, Benoist de Maillet, homme laborieux et d'une rare intelligence, qui se livra à de sérieuses études sur le sujet préparé par son ministre, et envoya à ce dernier, en 1697, un mémoire « sur les vues que l'on a de pénétrer en Éthiopie par les routes du Nil ou de la Mer Rouge par rapport à l'introduction du commerce des Indes Orientales ».

Dans ce rapport, le consul général informait son gouvernement que, chaque année, deux caravanes considérables partaient du Caire pour Sennaar, capitale du pays de Fungi ou Nubie, et que, dans cette dernière localité, des négociants turcs étaient établis et y trafiquaient en toute sécurité ; toutefois, après avoir exposé les résultats de ces relations commerciales, et indiqué le parti qu'on pourrait tirer de cet exemple, il marquait sa préférence pour une route partant de Suez, faisant escale à Djeddah et aboutissant à Massaouah, petit bourg où on embarquait tous les esclaves noirs transportés d'Éthiopie à la Mecque. A ses yeux, cette voie offrait l'avantage de rendre la France à peu près maîtresse du commerce de la Mer Rouge et de faciliter l'accomplissement de ses vues sur le trafic direct avec les Indes. Avec sa connaissance approfondie du pays qu'il habitait et du caractère de ses habitants, il insistait sur la possibilité de vaincre par la patience et de bons procédés l'hostilité et l'inertie des Turcs. « C'est avec ces manières (établissement d'un vice-consul à Djeddah et entretien d'un petit bâtiment, etc.), ajoutait-il, qu'on s'introduirait dans la Mer Rouge et qu'on pourrait enfin se rendre maître du

commerce de cette mer, à la faveur de laquelle on apporterait non seulement les marchandises des Indes en Europe avec une entière sûreté et une promptitude esgalle, mais on ferait encore passer dans les Indes, sans risquer, tout ce que l'on y porte avec beaucoup de péril et de dépense par la grande mer. Pour faire comprendre la différence qu'il y a entre l'une et l'autre route, il n'y a qu'à faire réflexion que les passages des vaisseaux de Marseille à Alexandrie ne sont ordinairement que de quinze à vingt jours. Les effets apportés sur ces vaisseaux viennent aussi souvent en trois et quatre jours au Caire ; du Caire au Suez, il n'y a que trois journées, et l'on peut presque en tout temps, et surtout dans celuy des moussons, passer en trente et trente-cinq jours du Suez jusqu'à Surate. Il n'est pas impossible, ainsi que j'en ay fait convenir diverses personnes, de faire passer en cinquante jours une lettre de Paris à Surate, si toutes les circonstances concouroient. »


BENOIST DE MAILLET.
D'après Jeaurat, 1735.

Cette idée mise en germe dans l'esprit de M. de Maillet et entretenue par le souvenir de la politique qui, de Colbert jusqu'à son dernier successeur, visait l'établissement de l'influence française en Égypte, se faisait jour avec plus de force encore l'année suivante, en 1698, dans un rapport que cet agent dévoué adressait à l'ambassadeur du roi à Constantinople. Elle allait jusqu'à faire revivre

le projet, émis en 1685 par M. Girardin, de créer un Canal de jonction entre la Mer Rouge et la Méditerranée, et à donner, sur les avantages de cette entreprise, des renseignements de haute valeur. « Il ne serait pas impossible, disait-il, à un prince qui régnerait tranquillement en Égypte, de séparer l'Égypte de l'Asie par un Canal qui joindrait la Mer Rouge à la Méditerranée. Il n'y a du fond du golfe de la mer Érythrée où est situé le bourg de Suez que deux bonnes journées jusqu'au Caire ; et, du même lieu jusqu'à Jaffa, ou en droiture jusqu'à la Méditerranée, que trois à quatre journées. Cette dernière route serait préférable à la première, quoique plus courte, parce que par la première il faudrait joindre la Mer Rouge au Nil à un endroit qui influe sur toute l'Égypte inférieure, qu'on rendrait au moins par là stérile, quand on n'aurait pas à craindre qu'elle fût inondée. Aussi voit-on par des travaux encore des vestiges dans les déserts voisins de Suez qui tirent à la Méditerranée, que l'on avait entrepris par cet endroit l'union des deux mers, ouvrage qui demanderait une dépense prodigieuse, quand sous le sable à travers lequel il faudrait le conduire il ne se trouverait pas à une certaine profondeur un roc solide ainsi qu'il est ordinaire dans la plupart des déserts d'Égypte. Il est sûr, d'ailleurs, que cette entreprise ne pourrait être formée en vue d'enrichir l'Égypte par la facilité du commerce des Indes dans la Méditerranée, puisque le Canal qu'on ferait à ce dessein d'une mer à l'autre, s'il n'était que pour des petites barques, engagerait toujours à des déchargements et des rechargements qui, pour peu de dépense qu'ils demandassent, égaleraient presque le prix des voitures qui se font aujourd'hui par chameau du Suez au Caire, qui sont très médiocres et le pourraient être beaucoup moindre si l'on y apportait un bon ordre ; et que si le Canal au contraire était assez large et profond pour faire passer les vaisseaux d'une mer à l'autre, il se pourrait faire dans la révolution des années qu'un prince étranger se rendît maître des forts qu'on bâtirait pour la sûreté des passages, ce qui serait d'autant plus aisé qu'on pourrait attaquer ceux qui sont en Asie sans qu'on pût les secourir d'Afrique que très difficilement. Un roi d'Égypte s'expose-



L'ÉGYPTE EN 1672

Document communiqué par la Bibliothèque Nationale.

rait donc par là sans aucune utilité au danger de perdre un commerce puissant qui sera toujours invinciblement en ses mains tant que cette séparation subsistera. »

L'auteur du mémoire passe ensuite à la légende des difficultés de navigation de la Mer Rouge. Pour calmer les appréhensions des négociants, il propose d'éviter au besoin l'escale de Djeddah, réputée dangereuse, et de venir directement, sans se ravitailler, de l'Yémen à Suez. Il cite l'exemple d'un vaisseau venu de l'Inde qui a fait ce trajet. Toutefois, la création du Canal rêvé exigerait peut-être de longues années. Les intérêts de la France étant en jeu, il serait bon de s'arrêter à un système mixte pour permettre au pavillon français de paraître dans la Mer Rouge. Il propose d'entretenir à Suez un bateau qui ferait passer les nouvelles à Surate ou ailleurs, et réciproquement. On s'habituerait à nous voir : peu à peu, le bateau deviendrait flotte. M. de Maillet signale le projet que les Anglais ont formé de réaliser précisément cette combinaison et de s'établir en Égypte. A l'heure où il écrit, ils font parcourir la région par un de leurs agents, Vesler, vice-consul à Tripoli de Syrie, que M. de Maillet fait filer à ses frais.

Ainsi, sollicité de faire connaître les moyens de s'ouvrir une route par l'Abyssinie jusqu'à la Mer Rouge, le consul de France ramenait l'attention du gouvernement, presque malgré lui, sur la seule voie praticable pour mettre promptement la Mer Rouge en communication avec la Méditerranée. Mais le cabinet de Versailles était trop prévenu par ses récents échecs contre la cause plaidée par M. de Maillet pour la remettre si vite en discussion. Il décida d'envoyer auprès du Negus une ambassade qui fut confiée à Le Noir du Roule, un des agents du consulat général de France au Caire (1702). « Le Roi, écrivit à la chambre de commerce de Marseille le comte de Pontchartrain, donnant ordre au sieur du Roule, qui est au Caire, de passer en Éthiopie pour y porter la réponse à une lettre que le Roi de ce pays a écrite à Sa Majesté, Elle désire que vous mandiez aux Députés de la nation de cette Échelle de lui payer 10 000 livres d'avance. » (9 août 1702.)

Le Noir du Roule partit du Caire le 19 juillet 1704, remonta le Nil jusqu'à Siout, traversa le petit désert jusqu'à Khargui, puis le grand désert de Sélima, rejoignit le Nil à Moscho et arriva à Dongola où il attendit du Negus l'autorisation d'entrer dans son royaume. Quand il eut cette permission, il repartit et arriva, à fin mai 1705, à Sennaar. Là, il éprouva les intrigues des marchands français d'Égypte, qui jugeaient mal cette tentative et craignaient pour leur monopole. Le roi du Sennaar, circonvenu, retarda la marche de l'ambassade. Le Noir du Roule écrivit au Negus, qui répondit favorablement, mais en faisant de sévères observations à son voisin du Sennaar qui se permettait de retenir une ambassade à son adresse. Le Noir du Roule put donc partir, mais fut assassiné en route, avant son arrivée en Abyssinie.

Ce désastre coupa court au projet de pénétrer par l'Abyssinie jusqu'à la Mer Rouge. Mais la date et l'objet de cette ambassade nous invitent à la rapprocher d'une autre mission, qui partit de France à la même époque, sur l'ordre de Louis XIV.

En 1704, le Roi envoya en Perse un certain Jean-Baptiste Fabre, chargé d'étudier les moyens d'ouvrir au commerce français les régions reculées de l'Asie centrale.

« Le Roi, écrivait à la chambre de commerce de Marseille le comte de Pontchartrain, envoie en Perse le sieur Jean-Baptiste Fabre, pour examiner les moyens d'y introduire les marchandises des manufactures du royaume et de lever les obstacles et difficultés qui peuvent s'y opposer, pour entrer s'il est possible en concurrence avec le commerce qu'y font les Anglais et Hollandais. Vous conférerez avec lui sur les notions que vous pouvez en avoir et sur les éclaircissements particuliers qu'il doit prendre, afin qu'à son retour on puisse suivre ce projet s'il est praticable. Sa Majesté a chargé le sieur Fabre de quelques présents pour le Roi de Perse. Vous tiendrez la main à ce qu'ils soient embarqués de même que lui sur la frégate qui ira à Alexandrette et sur le bâtiment le plus fort qui sera destiné pour cette Échelle (1). »

(1) 13 août 1704.

Jean-Baptiste Fabre mourut en arrivant à Erivan, mais cet accident ne mit pas fin à l'ambassade; et M. Albert Vandal (1) a raconté les mille vicissitudes de cette invraisemblable mission. Fabre s'était fait accompagner de son fils, âgé de seize ans; il avait emmené aussi un auxiliaire d'un nouveau genre; c'était une jeune femme qu'il avait rencontrée à Paris et qui s'était attachée à sa fortune, s'engageant par écrit « à le suivre et l'accompagner dans ses voyages (2) ». Marie Petit (c'était le nom de cette créature) conçut l'extraordinaire dessein de se substituer à son amant défunt dans la charge qu'il exerçait, de faire attribuer au jeune Fabre le commandement nominal de l'expédition et de s'en assurer la direction effective. Elle commence par séduire le gouverneur d'Erivan; elle emploie alors le pouvoir de cet officier à briser la résistance de ses compagnons de voyage, les désigne ou les soustrait à la persécution du Persan, atteste ainsi son crédit et impose sa scandaleuse autorité. En même temps, elle s'annonce à Ispahan tantôt comme alliée au sang royal de France, tantôt comme envoyée des princesses de Bourbon. Le bruit de sa venue se répand de toutes parts; le peuple s'empresse sur le passage de cette femme énergique, qui traverse le désert à dos de chameau, se présente le pistolet au poing et s'est composé une escorte d'hommes armés. Cependant, tandis qu'elle continue sa route, un agent plus sérieux s'est lancé sur sa trace. Averti de la mort de Fabre et de ses étranges conséquences, l'ambassadeur du Roi à Constantinople a chargé son secrétaire Michel d'entrer en Perse et d'arrêter l'aventurière. Michel rejoint Marie Petit à Tauris, lui reprend la lettre royale dont elle s'est emparée et qui l'accrédite aux yeux des Persans, mais ne peut l'empêcher d'arriver jusqu'à la cour du Sofi, où elle excite une curiosité mêlée d'admiration. Enfin elle se décide à regagner la France.

L'arrivée de Michel avait rendu à la mission son véritable chef. Investi par le hasard du rôle primitivement attribué à Fabre, Michel voulut le remplir jusqu'au bout. Il ne se laissa décourager par aucun

(1) *Une Ambassade française en Orient sous Louis XV*. Albert Vandal.
(2) Le billet figure aux Affaires étrangères. Correspondance de Perse.

des obstacles qui entravèrent sa marche sur Ispahan, atteignit cette capitale, reçut audience du Sofi et négocia un traité de commerce. Sensible à l'avance qu'il avait reçue du premier roi de la chrétienté, Schah Abbas II voulut y répondre et envoya à son tour un ambassadeur. En 1714, Mehemet Riza Khan parut à Paris et à Versailles. La hautaine singularité de ses allures et ses exploits galants amusèrent un instant la vieillesse attristée de Louis XIV. Nos ministres surent pourtant saisir le Persan au milieu de ses frivoles occupations et obtenir de lui d'utiles modifications au traité signé par Michel. Nos marchands furent admis désormais à pénétrer dans les États de son maître, tant par les frontières de l'empire ottoman que par le golfe Persique. Un consul fut désigné pour résider à Ispahan; un consul de Perse s'établit à Marseille. Des relations régulières allaient se nouer entre les deux États, lorsqu'une période de sanglante anarchie, succédant en Perse au règne glorieux des Sofis, ferma momentanément cet empire au commerce de l'Europe. Néanmoins, par son traité, la France avait acquis un titre qui lui permettait de s'introduire dans l'Asie centrale et ne renonçait pas à en faire usage. »

Les deux missions dont nous venons de parler, dirigées simultanément, l'une vers la Mer Rouge, l'autre vers le golfe Persique, nous paraissent faire partie du même plan. Toujours préoccupés d'un objectif invariable, qui était de parvenir aux Indes par une voie plus courte que le Cap de Bonne-Espérance, les ministres de Louis XIV n'ont donc négligé aucune des deux grandes voies tracées par les anciens. Si l'on cherche à formuler un jugement sur l'œuvre accomplie sous le règne de Louis XIV, on s'aperçoit que, d'œuvre accomplie, il n'y en a pas à proprement parler : de chemin parcouru, il y en a un immense. « La question était posée, » dit M. Vandal (1). « Depuis lors, elle resta ouverte, et la France moderne n'a fait que réaliser, en la poussant jusqu'à ses plus audacieuses conséquences, une pensée du grand Roi. »

∴

(1) *Une Ambassade française en Orient sous Louis XV.* Albert Vandal.

De la part du gouvernement, peu ou point d'activité ni d'efforts; de la part de l'opinion, intérêt croissant et vulgarisation de l'idée ; telle est la part contributive du règne de Louis XV dans la genèse du Canal de Suez. Le gouvernement abandonne, au moins provisoirement, le projet de procurer au commerce français le passage de la Mer Rouge, et les seuls efforts qu'on ait à enregistrer de sa part, du moins à notre connaissance, sont pour tenter de lui ouvrir vers les Indes la route du golfe Persique. Cependant, s'il fut un moment où il importa à la France de se frayer vers cette péninsule un chemin plus court et plus sûr, c'est bien celui où Dupleix en conquérait la plus grande partie à notre domination. Mais les raisons qui expliquent l'abandon de ce nouvel empire expliquent aussi la négligence du gouvernement de Louis XV à l'égard des voies qui y conduisaient. Ce n'est qu'après la guerre de Sept ans qu'il montre un souci tardif des routes donnant accès à l'empire perdu, et encore son attention se porte-t-elle particulièrement sur celle de la Turquie d'Asie et de la Perse.

Quant à l'opinion, elle n'a pas attendu ces désastres pour manifester l'intérêt qu'elle portait à la question de l'Isthme de Suez. A la vérité, par opinion, il faut entendre opinion philosophique plutôt qu'opinion publique, car la question n'est pas encore vulgarisée et livrée aux discussions des publicistes. Elle n'est encore l'objet que des spéculations de quelques esprits supérieurs.

Le marquis d'Argenson, toujours empressé aux initiatives, se plut à signaler l'utilité de ramener dans la Méditerranée le commerce des Indes par Suez et l'Égypte. A propos de l'idée de conquête en commun à laquelle j'ai déjà fait allusion et dont il fut, d'ailleurs, un des promoteurs, il s'exprime ainsi : « Au reste, ce serait un grand projet, aujourd'hui que l'Europe est en paix, de conquérir ces pays (la Turquie) à frais communs, d'y fonder le christianisme, de relever les lieux saints, d'y faire régner des princes européens et policés. La difficulté serait d'y déterminer l'Empereur et le Czar, car ils ont leurs petites vues pour gagner gros par la suite au jeu du roi détrôné... ». Et il ajoutait plus loin : « Dans mon projet de croisade,

comptera-t-on pour rien de prodigieux avantages de commerce, par exemple de faire un beau Canal de communication de la Mer du Levant à la Mer Rouge, et que ce Canal appartînt en commun à tout le monde chrétien? »

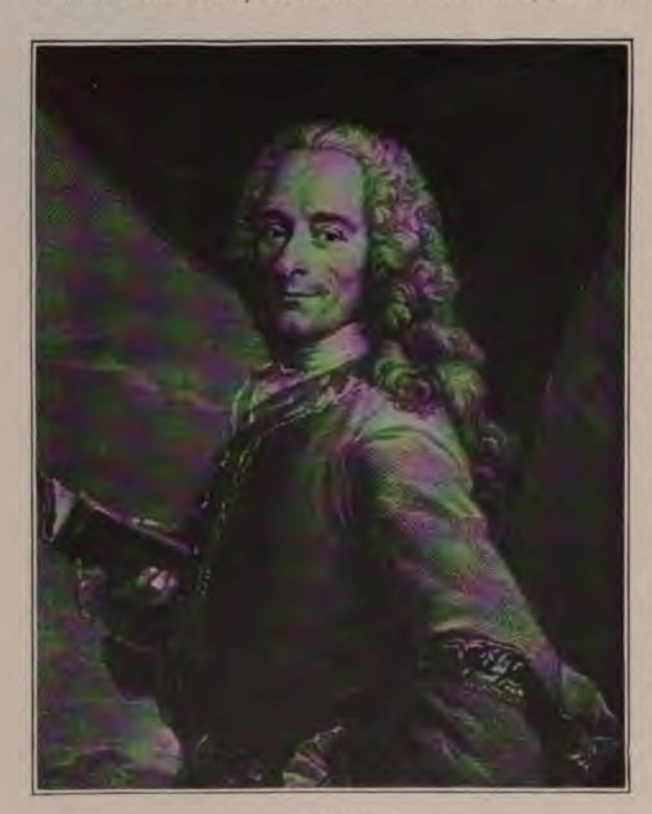


D'ARGENSON.
D'après Desrochers.

Ce n'est pas un des aspects les moins intéressants de la question de Suez que de voir la constante élévation et la sagacité prophétique avec lesquelles on l'a jugée dans tous les temps. N'y a-t-il pas déjà, dans les paroles du marquis d'Argenson, cet économiste méconnu, comme une vague ébauche de l'état de choses actuel du bassin oriental de la Méditerranée, tel que l'ont fait les concurrences des empereurs de Russie et d'Allemagne? N'y a-t-il pas non plus dans ce vœu, exprimé par d'Argenson, « que ce Canal appartînt en commun à tout le monde chrétien », comme une vision de la situation internationale du Canal actuel? Les lignes consacrées par Montesquieu dans l'*Esprit des lois*, par Voltaire dans l'*Essai sur les mœurs*, au Canal des Pharaons et du kalife Omar, prouvent aussi que la question de l'ouverture d'une route commerciale à travers l'Égypte,

était définitivement accréditée dans le monde cultivé du XVIIIe siècle.

Ce n'est pourtant pas du côté de l'Égypte que le gouvernement royal se tourna d'abord, lorsque, après la guerre de Sept ans, il essaya d'en réparer ou au moins d'en atténuer les conséquences désastreuses. En 1768, M. Petro de Perdriau, consul de France à Alep, ci-devant agent de la Compagnie des Indes à Bassora, fit parvenir au duc de Praslin, secrétaire d'État de la marine, un « mémoire sur le commerce que la nation française peut entreprendre dans le golfe Persique, Bassora, Bagdad et Échelles du Levant ».



VOLTAIRE.
D'après La Tour, 1736

Ce mémoire traite dans sa troisième partie: « 1° des motifs qui paraissent s'être opposés, jusqu'à ce jour, à ce que la Compagnie des Indes de France n'ait participé au commerce du golfe Persique et de Bassora; 2° connaissance de celui qu'elle pourrait y entreprendre, eu égard aux négociations que les Anglais y font, et au dégoût que leur conduite altière donne à ceux qui se trouvent obligés de se servir de leurs vaisseaux. » Mal renseignée sur l'importance du commerce de Bassora, la Compagnie des Indes en abandonna

longtemps l'exploitation à des particuliers. Ceux-ci, manquant de protection, réclamèrent eux-mêmes l'installation d'un consul de France à Bassora. M. de Martinville, conseiller des Indes, nommé à ce poste, fut en butte aux calomnies de ses administrés, parce qu'il informait la Compagnie des bénéfices que ce commerce aurait pu lui procurer, et ses successeurs, MM. Cosse et Dumont, furent rappelés à la suite de semblables cabales. M. de Perdriau fut enfin nommé en qualité d'agent de la Compagnie des Indes à Bassora, mais la guerre, survenue à ce moment entre la France et l'Angleterre, empêcha la Compagnie de continuer l'exploitation du commerce. Selon lui, cinq vaisseaux français, partis de Surate, du Bengale, de Pondichéry, de Malabar et des îles de France et de Bourbon, suffiraient à transporter à Bassora une importante quantité de marchandises des Indes. « Les vaisseaux venant des Indes arrivent à Bassora en mars, avril et mai. Pour y retourner, ils partent en juillet, août et septembre.... De Bassora part pour Alep, en mars ou avril, une caravane de chameaux rassemblés par les Arabes pour les y vendre.... En mai ou juin, quelquefois même plus tard, s'en présente une autre, formée par des marchands réunis en corps pour transporter leurs marchandises. » M. de Perdriau engage donc le ministre et la Chambre à



CHOISEUL-PRASLIN.

D'après une gravure de la Bibliothèque Nationale.

prendre les mesures nécessaires pour que le commerce français tire parti de cette route maritime et de ces caravanes. Mais son esprit curieux lui a fait découvrir une autre ressource, qu'il est désireux de procurer à ses nationaux : c'est le « commerce qui pourrait se faire par mer directement du Bengale à Constantinople ».

« L'amour de la patrie, dit-il, m'ayant porté à faire des recherches sur tous les objets de commerce qu'elle peut embrasser, non seulement dans les lieux ci-devant indiqués, mais même dans la capitale de l'empire turc, relativement aux concessions que la France a dans les Indes, je me suis informé de divers marchands de Constantinople, quels sont ceux qui font le commerce des toileries blanches du Bengale et des voies dont ils se servent à cet égard. Tous m'ont répondu que, les Européens n'en prenant point connaissance, les Grecs et les autres sujets de la Turquie s'en étaient mis en possession, et qu'*ils les tiraient du Grand Caire, où elles parviennent par la Mer Rouge, de Bagdad et de Bassora*. Ce considéré, la nation ne pourrait-elle pas s'attribuer ce négoce de Constantinople?... Alors, elle ferait partir de Lorient pour le Bengale un vaisseau destiné à cette seule opération. Il y porterait des marchandises dont la consommation est connue, et s'y chargerait de celles qui se débitent à Constantinople. »

Précisons bien le caractère de cette seconde proposition : son objet est de procurer à la France l'approvisionnement de la Turquie en marchandises de l'Inde, dont elle consommait, paraît-il, une très grande quantité. Nous retrouverons la même idée dans plusieurs projets ultérieurs tendant à attirer une partie des marchandises de l'Inde dans la Méditerranée. Dans celui-ci, ce n'est pas par la Mer Rouge que M. de Perdriau songe à satisfaire ce désir ; c'est par le golfe Persique et la Turquie d'Asie, ou même, à défaut d'une voie plus courte, par le Cap de Bonne-Espérance.

Après avoir lu ce mémoire, le duc de Praslin écrivit à la chambre de commerce de Marseille, le 25 avril 1768 : « Quelque activité que l'industrie des négociants de Marseille ait apportée depuis la paix,

messieurs, à étendre le commerce du Levant, il peut y avoir des branches où ils auraient pu faire des tentatives heureuses s'ils n'avaient été retenus par l'habitude des routes qu'ils se sont une fois tracées. J'ai toujours été surpris en général, en examinant la position de l'Échelle d'Alep, qu'elle n'eût pas servi d'entrepôt pour pousser les établissements français plus loin et le débouché de nos marchandises dans les contrées d'Asie, où il me semble que cette Échelle est à portée de fournir de proche en proche à la consommation des habitants. Bagdad, entre autres, est un centre commun où l'on peut croire que des factoreries françaises, protégées et accréditées, auraient pu embrasser un commerce considérable, jusque dans des pays assez éloignés, ou du moins augmenter de beaucoup celui dont ces dernières provinces de l'empire ottoman peuvent être susceptibles pour nous.... Peut-être même, Marseille parviendrait-elle, avec du travail et de la constance, et plus aisément qu'elle ne croit, à attirer dans la Méditerranée un commerce qui n'a pu y être encore déterminé, et partager une partie de celui de l'Inde par la voie d'Alep et celle du port de Bassora et des caravanes. Marseille, comme tout autre port, ne peut naviguer par le Cap de Bonne-Espérance, ni entreprendre des expéditions réservées au privilège exclusif de la Compagnie des Indes. Mais, le commerce d'Inde en Inde, étant devenu libre, offre encore plus de facilités et d'objets pour tout le trafic possible par le port de Bassora et la voie de terre, sans que la concession de la Compagnie s'y oppose. »

Les circonstances paraissaient propices à tenter un effort sérieux du côté de la Perse et de la Turquie d'Asie. Bassora, par sa position entre le golfe Persique et le confluent du Tigre et de l'Euphrate, était devenue un entrepôt considérable du commerce avec l'Inde. Elle offrait aux marchandises trois débouchés : le premier vers la Perse, le second vers Bagdad et Alep; le troisième vers le désert Arabique. Les Anglais étaient en guerre avec un prince arabe qui arrêtait leurs vaisseaux et tenait leur escadre en échec. « Il nous est plus facile qu'à tous autres d'avoir accès auprès de ce gouvernement dans le besoin, écrivait à M. de Praslin l'évêque de Babylone

(Bagdad).... Il souhaite pour ses intérêts voir refleurir le commerce des Français à Bassora et Bagdad. Les circonstances sont les plus favorables pour le rendre lucratif par le dépérissement de celui des Anglais. » (27 déc. 1767.) Reprochant à l'évêque qu'on envoyât à Bagdad du drap de moins belle qualité qu'à Constantinople, le ministre du Pacha lui avait dit : « Bagdad est aussi une capitale et contient une cour riche et nombreuse. » Enfin, le duc de Praslin se souvenait que, pendant la guerre de Sept ans, la Cour avait quelquefois reçu la nouvelle de nos défaites aux Indes par l'entremise du consul d'Alep, à qui l'évêque de Babylone, en même temps consul de France, transmettait de véritables feuilles de renseignements. Ce fait lui prouvait l'économie de temps réalisée par cette route sur celle du Cap de Bonne-Espérance.

L'archiviste de la chambre de commerce, M. Isnard, répondit par un mémoire daté du 16 mai 1768 à la lettre du duc de Praslin. M. de Perdriau n'avait pas cru porter atteinte au privilège de la Compagnie des Indes. « Cette Compagnie ayant seule le droit de faire par l'Océan ses retours en France, écrivait-il, nos négociants, pour faire les leurs, n'ont d'autres ressources que Bassora et Bagdad, pour les faire passer par Alep à Marseille. » Ainsi n'en jugea pas l'archiviste : « L'objet le plus essentiel de notre établissement à Bagdad et à Bassora, répondit-il, serait d'attirer par ces deux villes et par la voie d'Alep, une partie du commerce de l'Inde dans la Méditerranée. Mais, pour y réussir, il nous faudrait une communication avec les comptoirs de l'Inde : dès lors nous porterions atteinte au privilège de la Compagnie. » C'est la première fois que nous voyons le monopole exclusif de cette Compagnie s'opposer à l'ouverture d'une nouvelle route vers les Indes : mais ce n'est pas la dernière, et la même objection sera formulée plus d'une fois contre le passage des marchandises par l'Isthme de Suez. Tout en appréciant l'importance de cette objection, le duc de Praslin reprocha à la Chambre d'avoir plus insisté dans sa réponse sur les obstacles qui s'opposaient à l'extension de notre commerce dans l'Asie Orientale que sur les moyens propres à les développer. Mais



EGYPTE AU XVIIIe SIÈCLE.

Document communiqué par la Société de Géographie de Paris

lui-même ne persévéra pas dans son entreprise, et l'affaire en resta là.

Peut-être faut-il attribuer l'abandon de ce projet aux nouvelles visées de Choiseul, chef du ministère auquel appartenait Praslin, sur l'Égypte. Il est certain qu'en 1769 le ministère Choiseul en médita l'occupation. « A mesure que la décadence de la Turquie se précipitait (1), les regards de nos hommes d'État se portaient avec plus d'attention sur la vallée du Nil. Quelques-uns rêvèrent de nous assurer en toute propriété ce riche domaine. Croyant à la ruine imminente de l'empire ottoman, ils ne pensaient point que la France dût s'obstiner à prévenir l'inévitable, mais bien sauvegarder ses intérêts en se réservant une part des dépouilles de l'infidèle. Dès que le mouvement de reflux de la puissance musulmane se fut prononcé, la question du lot à nous assigner dans le prrtage de l'Orient s'imposa et fut discutée. Les uns proposaient Candie, d'autres Tunis. Plus tard, tandis que les armées de Catherine II semblaient se frayer par leurs victoires le chemin de Constantinople, Choiseul jetait les yeux sur le Caire. » Ainsi, pendant toute la durée de l'ancien régime, les difficultés éprouvées d'un côté font aussitôt tourner les regards de l'autre côté, comme un poids, ajouté dans le plateau d'une balance, fait aussitôt remonter l'autre. Le moment était parfaitement choisi pour tenter un coup de main sur l'Égypte. Ce pays avait presque complètement échappé à l'autorité de a Porte pour tomber sous celle d'un mameluk, Ali-bey (2). Ancien esclave affranchi par son maître, celui-ci s'était élevé par des coups d'État successifs jusqu'au rang de bey, s'était débarrassé de ses collègues les plus gênants en les faisant assassiner, avait chassé le Pacha et refusé le tribut à la Porte (1768). Puis il avait conquis la Haute-Égypte, le port de Djeddah, et dirigé une expédition contre la Mecque (1769). Enfin, en 1770, il lança sur la Syrie son général, Mohammed-Abou-Dahab, car ce précurseur de Mehemet-Ali avait aussi son Ibrahim, et fit alliance avec le plus dangereux rebelle de cette contrée, le Cheik Daher. De Beyrouth à Alexandrie, tout le

(1) *Louis XIV et l'Égypte.* Albert Vandal.
(2) Volney. *Voyage en Égypte et en Syrie. Précis de l'histoire d'Ali-Bey.*

pays n'était plus que nominalement soumis à la Porte, à laquelle les Russes avaient, pour comble de malheur, déclaré la guerre en 1768.

Malheureusement, le duc de Choiseul tomba du pouvoir en 1770. Son successeur ne sut mettre à profit ni la situation précaire de l'empire ottoman pour un coup de main, ni les bonnes dispositions d'Ali-bey pour l'ouverture d'une route à travers l'Isthme de Suez, car les historiens du Mameluk le prétendent hanté « par toutes les vastes conceptions qui successivement traversèrent l'esprit de Bonaparte, de Mehemet-Ali et de M. de Lesseps (1) ». Il semble au contraire que les Anglais aient su tirer un meilleur parti de ces dispositions. « L'Europe, lisons-nous dans un mémoire de cette époque conservé aux Affaires étrangères, l'Europe a été sur le point de perdre son commerce de l'Inde ou de lui voir reprendre son ancienne route. Le traité de 1773 entre les Anglais libres et le fameux Ali-bey aurait produit ce résultat si les intrigues de la Compagnie exclusive n'y eussent point mis obstacle. » Ainsi, des Anglais libres, c'est-à-dire des particuliers étrangers à la Compagnie des Indes, avaient conclu avec Ali-bey un traité dont la Compagnie empêcha l'exécution. Le règne d'Ali-bey fut d'ailleurs éphémère; il mourut assassiné en 1773, un an avant Louis XV.

***

Avant d'examiner les efforts, beaucoup plus sérieux et soutenus, qui furent accomplis sous Louis XVI pour résoudre la question de Suez, rendons-nous compte de l'importance du transit qui se faisait par l'Isthme au XVIIIe siècle.

A l'époque où le Cap de Bonne-Espérance était encore la route habituelle des Indes et de l'Extrême-Orient, celle de l'Isthme de Suez ne fut jamais tout à fait abandonnée. Un certain nombre de marchandises continuèrent à passer de la Méditerranée dans la Mer Rouge. Les mémoires du temps qui relatent le commerce de l'Égypte font tous mention de ce transit. En voici deux exemples : Le premier est extrait d'un mémoire sans date, mais composé dans

(1) E. Lockroy. *Ahmed-le-Boucher.*

la seconde moitié du XVIII[e] siècle. « Le commerce d'Égypte est celui qui se fait par le port d'Alexandrie; de là, les marchandises d'Europe sont transportées dans toutes les villes des environs et principalement au Caire, par des bateaux qui remontent le Nil.... Une bonne partie des envois qui sont faits à Alexandrie se consomment au Caire. Le restant pénètre dans les trois Arabies, à la Mecque, à Médine, par le Suez. Il en passe dans la Nubie et dans l'Éthiopie, par la caravane des Gelaps. » Le deuxième exemple nous est fourni par un « Mémoire sur le commerce du Levant et de Barbarie... », daté du 8 Pluviôse an X. « Le commerce de cette région (Égypte) se faisait par les ports d'Alexandrie, Rosette et Damiette. Les marchandises d'Europe étaient ensuite transportées au Caire par des bateaux qui remontaient le Nil en trois jours. C'est dans cette dernière ville que se consommaient en grande partie les envois faits en Égypte. Il en restait quelque petite partie dans les ports où on les avait débarqués. Le reste passait par les caravanes à Suez, à la Mecque, à Médine et même jusque dans l'Abyssinie. »

Réciproquement, l'Isthme de Suez servait de passage aux marchandises venues d'Arabie, des Indes et d'Extrême-Orient. Au premier rang de ce commerce de transit, plaçons un commerce de nouvelles. Dès le règne de Louis XIV, une circulaire du Roi enjoignait aux agents de la France dans l'Inde de lui faire parvenir les nouvelles par l'intermédiaire de son consul au Caire (1). Nos consuls se conformèrent à ces instructions. Pendant la guerre franco-anglaise de 1778-1783, un négociant établi au Caire, M. Magallon, communiquait la nouvelle des victoires du bailli de Suffren au consul général de France à Alexandrie, qui les transmettait à Versailles. C'est quelquefois par l'intermédiaire de notre consul en Égypte que parvenaient en France les dépêches de nos agents aux Indes. « J'ai pris la liberté de mettre à votre adresse, écrit à la Chambre le consul Taitbout, une grande quantité de lettres qui me sont venues de l'Inde. Elles me sont recommandées

(1) Cette circulaire est citée dans JULLIANY. *Essai sur le commerce de Marseille*, 3 volumes. Marseille, 1842.

par l'intendant de Pondichéry. » (Lettre du 22 juin 1778.) Il est probable que ces dépêches avaient été apportées à Suez par un navire français. Une lettre d'un autre consul nous révèle en effet la présence de vaisseaux français dans ce port, à la fin du XVIIIe siècle. « Je reçois dans le moment, écrit M. Mure à la Chambre, des lettres du Caire qui m'annoncent l'arrivée à Suez du vaisseau de la Compagnie des Indes, le *Prince de Condé*.... Il est parti de Pondichéry le 8 janvier, de Moka le 18 février... et est arrivé à Suez le 29 mars. Tout était paisible dans l'Inde à son départ. » (Lettre du 4 avril 1789.)

A Suez arrivaient principalement les cafés de Moka et les toiles des Indes, que les caravanes portaient ensuite au Caire, d'où ils descendaient le Nil jusqu'à Alexandrie, parcourant en sens inverse la route que nous décrivons précédemment. Le commerce du café de Moka était la source de profits considérables pour la nation française du Caire, où il parvenait par Djeddah et Suez. Mais, au début du XVIIIe siècle, un commandement du Grand-Seigneur interdit aux étrangers le transport du café d'une ville à l'autre de ses États. L'interruption de ce commerce fut très préjudiciable aux Français du Caire, ainsi qu'à l'Égypte. « Les marchands turcs de l'Égypte, écrit à la Chambre le consul Le Maire, souhaitent très fort que le commerce du café se fasse tout dans la Méditerranée, et il est de leur intérêt que cela soit ainsi. Mais il n'en est pas un qui soit assez hardi de faire ses représentations à la Porte sur ce sujet, ni même au Pacha. J'en ai conféré plusieurs fois avec Charraby et d'autres principaux marchands de café qui connaissent le préjudice que cela leur cause, et dont ils conviennent. Mais ils en demeurent là, dans la crainte où ils sont qu'on leur fasse des avanies. Il n'y a que le chérif de la Mecque qui a envoyé une requête au Grand-Seigneur, par laquelle il lui fait voir que les défenses qu'il a faites et qu'il renouvelle de temps en temps de charger de cette graine sont la ruine totale de l'Égypte. » (Lettre du 26 octobre 1718.) Le transit du café d'Arabie en Égypte par l'Isthme de Suez paraît donc avoir eu la plus grande importance.

Après l'interdiction du Sultan (1), ce commerce changea de voie et se fit désormais par le Cap de Bonne-Espérance. « J'ai reçu, écrit le consul Le Maire, une lettre de Moka qui m'apprend que, dans le mois d'octobre dernier, on y attendait deux vaisseaux de Saint-Malo, que les Anglais et Hollandais avaient chargé de café à Moka et qu'il restait encore deux vaisseaux de cette nation pour attendre la récolte nouvelle. » (Lettre du 21 avril 1718.) Les ports de l'Océan n'avaient d'ailleurs pas attendu cette circonstance pour essayer de détourner le café de la voie qu'il suivait. Dès 1712, Le Maire écrivait : « Je viens de recevoir une lettre de Moka du Directeur de la Compagnie de Saint-Malo qui y a établi un comptoir ; ils chargent quatre vaisseaux de café. Il me paraît que cet établissement fera beaucoup de tort au commerce de l'Égypte. Si les puissances et les principaux négociants de ce pays étaient un peu moins nonchalants en fait de commerce, je pourrais les réduire à se servir de nos bâtiments, qui viendraient de Moka au Sud-Est (Suez) pour le transport du café. » (Lettre du 15 juin 1712.) Djeddah et Moka devinrent des escales pour les navires français, anglais et hollandais qui venaient des Indes et continuaient leur route vers les ports de l'Océan. Accidentellement pourtant, en 1762, la Compagnie des Indes fut contrainte par la guerre qui existait alors entre la France et l'Angleterre, à faire passer à Alexandrie par l'Isthme de Suez et charger en droiture pour Marseille, le chargement de café qu'elle devait fournir à la consommation du Royaume.

C'est, en effet, par une tolérance que les négociants français du Caire avaient pu expédier le café de Moka à Marseille jusque vers 1718. Cette denrée était comprise dans le monopole de la Compagnie des Indes. Nous avons déjà dit que ce monopole limitait forcément le transit par l'Isthme de Suez. Un arrêt du Conseil du 18 août 1769 suspendit cependant le monopole de la Compagnie des Indes, mais laissa subsister l'obligation d'effectuer les retours par le port de Lorient. Cette restriction empêcha l'arrêt de 1769 d'avoir une

(1) Voir Annexes : nos 3. — 4. — 5.

influence sensible sur le transit des produits de l'Arabie et de l'Inde par la Mer Rouge et l'Égypte. Mais elle ne l'empêcha pas d'avoir pour contre-coup immédiat la participation d'armateurs marseillais, bordelais, nantais, malouins au commerce de l'Extrême-Orient. Un mémoire composé par la Chambre de commerce de Marseille pour protester contre le rétablissement du privilège de la Compagnie des Indes, nous apprend que, de 1769 à 1785, plusieurs vaisseaux furent armés à Marseille à destination des Indes et du port de Lorient. « Plusieurs capitaines, dit ce mémoire, ont déjà fait ces voyages avec succès. Ils sont partis de France de manière à pouvoir arriver à Pondichéry vers les mois de juin, juillet et août.... Dix-huit ou vingt mois leur ont suffi pour procurer aux armateurs le retour de leurs capitaux, tandis qu'il fallait plus de trois ans à la Compagnie pour les réaliser.... Il y avait, du seul port de Marseille, lorsque l'arrêt du 14 avril 1785 a été rendu (qui rétablit le privilège), une quinzaine de vaisseaux en voyage ou en armement. On ne croit pas que l'ancienne Compagnie des Indes, dans le temps de sa plus grande activité, ait expédié plus de douze à quinze vaisseaux par an. »

L'activité communiquée au commerce de l'Inde par la liberté de la navigation fut telle qu'un seul particulier, M. Rabaud, de Marseille, arma jusqu'à cinq vaisseaux en deux ans. Voici d'ailleurs, d'après un autre mémoire (1), un État du nombre et du port des vaisseaux armés par le commerce libre pour l'Inde et la Chine depuis la suspension du privilège de l'ancienne Compagnie en 1769 jusqu'à l'établissement de la nouvelle en 1785 :

	Vaisseaux.	Tonnage.	Année moyenne.
Lorient	195	87.355	
Saint-Malo	19	7.720	Vaisseaux
Marseille	37	12.950	
Bordeaux	331	4.720	21
Nantes	16	6.150	
La Rochelle, Rochefort, etc.	18	9.280	—
Le Havre, Honfleur, etc.	3	850	
Brest, Vannes, etc.	4	3.555	Tonnage
Inde	15	6.585	9.309
TOTAL	340	148.945	

(1) *Réplique aux Administrateurs de la Compagnie des Indes*... etc. 1787.

Malgré de si heureux résultats, la liberté du commerce de l'Inde ne fut pas maintenue. M. de Calonne obtint de Louis XVI l'arrêt du 14 avril 1785 qui instituait une nouvelle Compagnie à monopole exclusif. Bien loin de rétablir le privilège, il aurait fallu compléter le régime de liberté en accordant aux produits de l'Inde la faculté du retour par Marseille, si l'on avait voulu favoriser leur passage par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez.

* * *

Au moment où Louis XVI monte sur le trône, l'attention de tous ceux qui pensent, des hommes d'État aussi bien que des philosophes se porte sur l'Orient, pour y observer une révolution politique. L'affaiblissement, la décrépitude dont l'empire ottoman continue à donner le spectacle fait croire de plus en plus à sa disparition prochaine. Les armées russes menacent Constantinople, la flotte d'Orloff parcourt l'archipel; en Perse, Kerim-Khan reprend la guerre; la Palestine et la Syrie sont au pouvoir des rebelles, Daher et Djezzar; l'Égypte continue à se soustraire au pouvoir de la Porte: les hommes d'État sont convaincus que c'est le commencement d'une complète dissolution de la Turquie. « Il semble que ce colosse de puissance n'est plus destiné à reprendre une assiette stable », écrit l'ambassadeur Saint-Priest. En Égypte même, la situation semble inviter les puissances maritimes à s'insinuer dans le pays, à s'y disputer la prépondérance politique et commerciale. L'Égypte est alors au pouvoir des beys Ibrahim et Mourad, qui ne payent plus à la Porte le tribut annuel, et réduisent à l'impuissance le représentant du Sultan au Caire. Ces circonstances critiques sont la cause du regain d'actualité que prit sous Louis XVI la question de Suez. Elles ont aussi influé sur la manière dont elle s'est présentée : la décadence de la Turquie, d'une part, fait surgir de nombreux plans de descente en Égypte; l'entrée en scène de l'Angleterre, d'autre part, transforme les négociations entamées, soit au Caire, soit à Constantinople, en une lutte d'influence avec cette puissance.

Les Anglais, en effet, mis en goût par le traité qu'ils avaient obtenu d'Ali-bey, nous devancèrent en Égypte (1). « En 1775, dit M. L. Pingaud, leur Compagnie du Levant, par l'intermédiaire du fameux Warren-Hastings et à l'insu de la Porte, acheta de Mourad, à haut prix, une sauvegarde pour ses convois de Suez au Caire; elle acquit de même la protection des Bédouins pillards du désert, et, malgré ces sacrifices, malgré les tributs continuels payés sous forme de présents, elle eût réalisé de sérieux bénéfices si une compagnie rivale, celle des Indes occidentales, n'eût dénoncé cet arrangement à la Porte. Celle-ci, à deux reprises, et à l'instigation des ulémas, déclara passibles des peines les plus sévères les faveurs accordées aux chrétiens, et le chef des douanes, en détroussant lui-même une caravane anglaise, assura d'une façon inattendue l'exécution des ordres donnés (2). »


SAINT-PRIEST.

Je suppose que le traité auquel M. Pingaud fait allusion dans ce passage est le traité conclu le 7 mars 1775 par les Anglais avec Mohammed-Abou-Dahab, et qui contenait l'article suivant : « Les marchandises anglaises seront transportées de Suez et de Tor au Caire, aux risques du bey du Caire, ou de tout autre prince d'Égypte qui lui succédera. »

Il n'est pas sans intérêt de voir, en France et en Angleterre, la même cause, une compagnie privilégiée, mettre obstacle au passage des produits de l'Inde par Suez. Cet échec ne découragea pas les Anglais, et, pendant les années 1776 à 1780, la correspondance des consuls de France nous fournit plusieurs preuves de l'activité

(1) Voir aux annexes le traité de 1775. Annexe n° 4.
(2) Léonce Pingaud. — *Choiseul-Gouffier, la France en Orient sous Louis XVI.*

déployée par nos rivaux. « Il y aura cet hiver à Suez plus de vingt bâtiments de leur nation, écrit à la Chambre de commerce le consul Taitbout (1), et les Anglais ont gagné plus de 120 pour 100 sur les marchandises des Indes arrivées au Caire par cette voie. »

Il n'est question dans cette lettre que d'intérêt commercial, mais une intention politique ressort clairement des faits consignés dans les deux lettres suivantes.

Le consul Mure à la Chambre, le 15 mars 1776 :

« Vous verrez arriver à Marseille sur le bâtiment du capitaine Chapus, qui partira dans quelques jours de Damiette, un officier de la Compagnie anglaise, qui a passé ici venant des Indes, sur un bâtiment de cette nation arrivé à Suez au commencement du mois dernier. C'est le second que les Anglais expédient en Égypte par cette voie. Le premier, venu l'année dernière, était chargé de marchandises pour l'usage de la Turquie. Mais la plupart de celles qui composent le dernier chargement n'ont cours qu'en Europe. Elles ont cependant été adressées au sieur Arnaud, négociant français, qui est chargé de les vendre ici. Il paraît que l'objet principal de cette expédition était de mettre à terre l'officier que la Compagnie expédie, et de voir ensuite s'il conviendra de faire passer par l'Égypte les marchandises à l'usage des Européens. Les opérations des Anglais dans cette partie méritent d'autant plus notre attention qu'elles peuvent rouvrir en Égypte une branche de commerce aussi importante pour nous que pour eux. J'aurai soin d'informer le Ministre du succès qu'elles auront. »

Le 14 janvier 1777.

« Je crois devoir annoncer au Ministre l'arrivée à Suez d'une frégate anglaise venant de Madras qui a débarqué trois officiers de la Compagnie. En s'annonçant ici au sieur Baldwin, négociant anglais, ils l'ont chargé de faire noliser à Alexandrie un bâtiment pour les passer à Marseille, où ils comptent se rendre sans délai. Cette expédition est sans doute d'une très grande importance, et vous serez peut-être

(1) 4 octobre 1777.

bien aise, Messieurs, de faire passer par un courrier extraordinaire la lettre ci-jointe, par laquelle j'en informe Mgr de Sartine.

P.-S. du 15 janvier :

« Les officiers de la Compagnie anglaise sont arrivés ici hier soir et partent aujourd'hui pour Alexandrie où l'un d'eux s'embarquera sur le bâtiment du capitaine Langlade. Les deux autres passeront en Europe sur le vaisseau qu'ils ont donné ordre d'y noliser. »

La guerre devant éclater l'année suivante entre l'Angleterre et la France au sujet des colonies d'Amérique, le gouvernement britannique avait intérêt à mettre l'Inde à l'abri de nos attaques, et il pouvait avoir été ému par les plans de descente en Égypte qui, déjà, se faisaient jour à Versailles.

Pendant les années qui suivirent, les Anglais ne cessèrent de s'ingénier à obtenir pour leurs commerçants la faculté de transit par Suez. Le fait est attesté par un mémoire conservé aux Affaires étrangères et daté de 1780 (1).... « Il n'est pas étonnant que les Anglais annoncent qu'ils ont proposé à la Porte d'ouvrir une route roulante au travers de l'Isthme de Suez à partir de la Méditerranée jusqu'à la Mer Rouge, dont ils ont reconnu la navigation et les écueils il n'y a pas longtemps, ainsi que la voie de terre, en côtoyant ses bords pour aller dans l'Inde. Ils ont pratiqué aussi l'autre route par le Diarbékir, passant par Bagdad, Bassora, jusques au golfe Persique.... Les Anglais ont souvent dit au Divan combien il serait avantageux pour l'empire ottoman de réunir le commerce de l'Inde avec celui des Échelles du Levant, soit par la Mer Rouge comme par la voie de terre. En lui donnant cette idée, leur but était de lui donner mieux le change sur les événements qui se disposent aujourd'hui contre ses plus proches intérêts et pour avoir les facilités de voyager et reconnaître par détail le pays de sa domination, afin d'établir leurs différentes spéculations. »

L'auteur du mémoire montre les États d'Europe à l'affût des

(1) Le mémoire est signé Raymond Le Bon.
Archives du Ministère des Affaires étrangères. Mémoires et documents. 2006. Mémoire sur le commerce du Levant.

débris de la Turquie, « surtout les Anglais, dans l'idée où ils sont qu'ayant une Échelle du Levant à leur disposition, ils dériveraient le commerce de l'Inde avec celui de l'Orient dans la partie de l'Europe. L'entreprise est hardie ; le succès n'en est pas impossible par la voie de la Mer Rouge, en ouvrant une route roulante à travers l'Isthme de Suez, en partant des bords de la Méditerranée. Le chevalier Austie (?), envoyé par l'Angleterre auprès du Divan, l'entretient sur l'exécution de ce projet, en lui faisant entendre que les Turcs en retireraient un bénéfice considérable ».

La Porte était formellement opposée à la concession du passage par Suez à quelque nation européenne que ce fût. A deux reprises, en 1774 et en 1779, le Sultan rendit des firmans interdisant l'accès du port de Suez aux vaisseaux francs venus des Indes (1). C'est là sa réponse aux conventions passées par les Anglais avec Ali-bey et ses successeurs en vue d'accaparer cette route.

Pour expliquer cette interdiction, la Sublime-Porte invoque deux raisons : la crainte que les visées commerciales des Européens ne cachent le dessein de conquérir l'Égypte ; la profanation dont la présence des chrétiens dans la Mer Rouge menace les villes saintes et de la Mecque. « Dernièrement aussi, dit le firman de 1774, des gens de la même nation (l'Angleterre) se sont glissés en Égypte, et il est à croire que, quand ils auront levé les cartes du pays, ils reviendront pour en faire la conquête. » Sur le second motif, le Hatti-chérif du firman de 1779 s'exprime ainsi : « Nous ne voulons pas qu'aucun navire franc s'approche de Souès, ni ouvertement, ni secrètement. La Mer de Souès, en outre, est la route privilégiée du glorieux pèlerinage de la Mecque. En permettre la navigation aux susdits navires, la favoriser et ne pas l'empêcher, ce serait trahir la religion, le souverain et tout l'Islam. »

Le texte de ce second firman fait, en outre, une sorte d'historique des tentatives de l'Angleterre pour s'ouvrir la route de Suez et des actes qui ont motivé l'intervention du Sultan. « Souès étant le port

(1) Voyez aux Annexes le texte des firmans de 1774 et 1779. Annexes n[os] 3 et 5.

de la Mecque et de Médine, villes d'illustre renommée, il n'y a pas d'exemple qu'avant ces derniers temps les nations étrangères, filles de l'erreur, navigassent dans ces mers-là. Au contraire, l'habitude constante des bâtiments anglais et des autres nations qui font le commerce des Indes a toujours été de ne pas dépasser Djeddah. Du vivant d'Ali-bey seulement, un petit navire franc, venant de l'Éthiopie, avait abordé à Souès, avec des présents de la part d'un inconnu pour ledit bey, et il fut dit à celui-ci que le navire y était venu pour trouver un nolisement. Ce premier exemple suffit à ces Anglais pour croire qu'ils pourraient en tout temps fréquenter ledit port. En effet, du vivant de Mohammed-Abou-Dahab, d'autres navires anglais chargés de tissus et d'autres marchandises des Indes, s'y sont présentés. Ledit bey, par l'impulsion de l'avarice, qui était la prétendue augmentation des droits de douane, manqua aussi à ses devoirs et, en conséquence, non seulement les Anglais, mais aussi les autres nations également établies aux Indes, se prévalant de ce prétexte spécieux, continuèrent à fréquenter les ports de la Mer de Souès.

« Aussitôt après que, par un rapport détaillé, nous eûmes connaissance de ces conventions et innovations si contraires à la religion et aux plus saints principes politiques d'État, nous ordonnâmes que les navires anglais ne fussent plus admis dans ledit port et ne pussent plus fréquenter cette mer et ces côtes-là. Notre ordre fut en même temps communiqué à l'ambassadeur d'Angleterre résidant près notre Sublime-Porte, afin qu'il le transmît à sa cour.

« Tant celle-ci que la Compagnie des Indes nous fit connaître qu'à dater de l'année à la grecque, c'est-à-dire des premiers jours d'octobre, il était sérieusement défendu aux marchands interlopes d'approcher du port de Souès. De plus, au moment où le susdit ambassadeur faisait une telle déclaration, son premier drogman informait la Sublime-Porte qu'elle pouvait user du droit d'enlever et de confisquer les navires et les marchandises contrevenants, et même de celui d'emprisonner et de faire esclaves les équipages.

Ce fut précisément lorsque la Sublime-Porte allait mettre à exécution ces mesures que l'émir Souzouz, chérif de la Mecque, lui exposa

que, ne se contentant pas du commerce des Indes, les Francs se permettaient aussi de venir charger du café et d'autres produits de l'Yémen, pour les transporter sur leurs navires à Souès, d'où il résultait un grand préjudice pour le commerce et la douane de Djeddah. Tandis que ces Francs s'occupent de leur commerce, ils ne manquent pas de lever les plans de tous les endroits pouvant se prêter à quelque projet éloigné et secret, pour en profiter en temps et lieu, comme cela s'est malheureusement vu aux Indes et dans d'autres ports. La Sublime-Porte devait donc prendre en considération cet état de choses et y remédier. »

Les Anglais ne furent pas plus heureux que nous dans leurs tentatives pour s'ouvrir un accès à la Mer Rouge, et le seul résultat de leurs efforts fut de faire échouer ceux de leurs rivaux, les Français.

* * *

La pensée de l'Égypte hantait notre diplomatie jusqu'à lui faire concevoir une prise de possession. « L'avant-dernier ambassadeur de la monarchie à Constantinople, Saint-Priest, dit M. Vandal, s'en fait le défenseur convaincu. Elle séduit le ministre Sartine, qui met à l'étude un projet de descente en Égypte. « Mais Louis XVI ne se résignait pas à une rupture avec la Porte. Fidèle aux traditions de la monarchie, il préférait que la France tînt ses droits et ses privilèges des « maîtres musulmans de la contrée ».

Aussi, en 1776, M. de Montigny, chargé de mission aux Indes, reçut-il l'ordre de s'y rendre par l'Égypte et d'examiner sur les lieux mêmes la possibilité de rétablir un Canal de communication entre la Mer Rouge et la Méditerranée. Cette clause de la mission de M. de Montigny resta sans effet L'année suivante, le diplomate-guerrier baron de Tott, l'instructeur militaire des Turcs, reçoit du Sultan la mission d'inspecter les Échelles du Levant, visite Alexandrie et le Caire. De retour à Constantinople, il présente au sultan Mustapha un projet de réouverture de l'ancien Canal des kalifes, entre le Nil et la Mer Rouge. « Sultan Mustapha, dit-il (1), traita

(1) *Mémoires sur les Turcs et les Tartares.* 1784.

avec un grand intérêt le projet de la jonction des deux mers par l'Isthme de Suez. Il voulut même ajouter aux connaissances que j'avais à cet égard celles des différents commissaires qui avaient voyagé en Égypte, et l'on verra dans la quatrième partie de ces mémoires que si Mustapha avait assez vécu pour entreprendre ce travail, il eût trouvé dans le local des facilités qui l'auraient mis à même d'opérer la plus grande révolution dont la politique soit susceptible. Ce sultan, dont l'esprit commençait à s'éclairer, m'a fait faire un travail sur cet objet important, dont il réservait l'exécution à la paix.... Dans les différents travaux qui ont illustré l'ancienne Égypte, le Canal de communication entre la Méditerranée et la Mer Rouge mériterait la première place si les efforts du génie en faveur de l'utilité publique étaient secondés par les générations destinées à en jouir et si les fondements du bien social pouvaient acquérir la même solidité que les préjugés qui tendent à les détruire. Sans ces continuelles destructions, la position la plus heureuse aurait dicté des lois immuables, et le Canal de la Mer Rouge eût été constamment la base du droit public des nations. »

Dans un mémoire, qu'à son retour le baron de Tott remit au ministre, il conseillait aussi à la France de mettre la main sur l'Égypte ou sur Candie.

Les conseils de ce genre étaient devenus des lieux communs. En 1780, l'auteur du mémoire que nous citions précédemment, Raymond Lebon, conseille à Louis XVI l'occupation de l'île de Rhodes. Les raisons dont il étaye sa proposition méritent d'être citées.

... « Nous avons déjà dit qu'en nous établissant à l'île de Rhodes les Égyptiens nous apporteraient leurs productions et celles des Indes Orientales par la voie de la Mer Rouge jusqu'au Caire ; et, partant de cet entrepôt, par le Canal dans le port de Rosette, ou, par le Nil à Alexandrie, pour les verser dans les divers ports de la Méditerranée. Il ne sera pas difficile au commerce français de former divers comptoirs sur la Mer Rouge, soit à Moka, soit à Djeddah, par où on recevrait les marchandises de l'Inde, et de là à Suez, et de ce dernier point au Caire par les caravanes en dix-huit heures. On

estime que le bénéfice de ce commerce peut s'évaluer à 25 pour 100 ; et la correspondance avec l'Inde peut s'effectuer en soixante-quinze jours, et autant pour le retour, tandis qu'il faut ordinairement quatorze et quinze mois ou plus. »

A la même époque, l'auteur d'un mémoire intitulé « Considérations sur l'Égypte » rappelle le traité conclu entre Ali-bey et les négociants anglais et examine l'éventualité d'un traité du même genre entre la France et un émule d'Ali-bey. « Que la fortune élève encore un pacha assez hardi dans ses projets pour chercher à rendre sa dignité héréditaire, et assez éclairé sur ses intérêts pour connaître et apprécier les ressources de l'Égypte et les avantages de sa situation, alors il ne serait pas étonnant que le même dessein fût repris et le même traité conclu avec une puissance plus à portée de le faire valoir avec succès. La faiblesse et l'épuisement de la Porte Ottomane, son manque de troupes disciplinées et d'habiles généraux, la constitution politique de l'Égypte, l'ambition de la Russie, la situation actuelle de la cour de Vienne, les vues dont elle paraît le plus occupée, tout m'engage à croire que ce projet peut encore flatter les espérances et l'audace d'un pacha entreprenant. Si jamais de nouvelles circonstances deviennent favorables, peut-être ses propositions seraient-elles écoutées à Vienne, s'il livrait les portes de l'Asie qui sont en son pouvoir et qu'il accordât aux Autrichiens la navigation exclusive de la Mer Rouge, autant que certains préjugés de religion le permettent ; du moins Trieste ne peut devenir un port d'une certaine conséquence qu'autant qu'on lui procurerait des moyens aussi actifs de richesse. En supposant quelque solidité à ces vues, la France aura toujours entre ses mains des moyens d'en prévenir l'exécution et même de s'en approprier les avantages sans manquer à ses anciennes liaisons avec la Porte Ottomane. »

Enfin, d'autres personnes souhaitaient que la France s'établît en Égypte non par la violence, mais en se la faisant céder par la Porte, pour prix de ses bons offices. « Serait-il donc étonnant, écrit l'auteur anonyme de *Considérations politiques* publiées en 1783, que la Porte se décidât, par reconnaissance, à nous céder un pays déjà

démembré de l'empire, ou du moins à nous accorder la libre navigation de la Mer Rouge ; dans l'un et l'autre cas, qui peut calculer les avantages qui en résulteraient pour la France? Et cependant ces avantages nous les devrions à l'ambition des Russes. »

Le moment semblait venu où tant de travaux préparatoires, de projets et de contre-projets devaient porter leur fruit. En effet, le ministre Vergennes, envoyant le comte de Choiseul-Gouffier en ambassade à Constantinople, le chargeait d'obtenir pour la France l'ouverture d'une route de terre à travers l'Isthme de Suez.



CHOISEUL-GOUFFIER.
D'après Boilly

« On n'aura jamais assez de lumières, lui dit-il, sur le commerce de l'Inde par la Mer Rouge, malgré les préjugés de la Porte et l'intérêt des compagnies qui ont des privilèges exclusifs pour le faire par l'Océan. » C'était lui préciser à la fois le but et l'obstacle.

« Agir directement et promptement, dit M. Léonce Pingaud, était une condition essentielle de succès. Un marin déjà au courant des affaires égyptiennes, La Prévalaye, eut beau jeter l'ancre à Alexandrie, avec mission de s'aboucher avec qui de droit, il suffit de la publicité donnée à sa venue pour l'empêcher de parvenir au Caire. » Le consulat de France ayant été transféré à Alexandrie en 1777,

c'est un simple négociant marseillais, M. Magallon, qui avait assumé la charge de veiller sur les intérêts de ses compatriotes. « Toutes les affaires de quelque importance, écrivait plus tard Choiseul-Gouffier, étaient terminées par l'honnête et estimable M. Magallon, qui, par son crédit personnel sur les beys et par son patriotisme, était le véritable consul de France en Égypte (1). » La femme de Magallon s'étant acquis un certain crédit sur la principale femme de Mourad, Choiseul-Gouffier eut l'heureuse inspiration de faire appel à ce ménage de commerçants pour lui servir de négociateurs. « Un jeune officier d'avenir, commandant du brick mis à la disposition de l'ambassadeur, dit M. L. Pingaud, le lieutenant Truguet, prit terre à Alexandrie, déguisé en marchand, à la fin de 1784 ; il rejoignit au Caire les époux Magallon, et à eux trois ils arrachèrent à Mourad les dix-sept articles d'un traité de commerce et de navigation auquel Ibrahim adhéra un peu plus tard (2). » Entre autres concessions, les marchandises françaises pouvaient passer librement de la Méditerranée à la Mer Rouge. Les taxes de transit perçues sur les produits des Indes ne dépassaient pas 9 pour 100. Un accord particulier avec le directeur des Douanes ; la promesse d'un chef arabe d'escorter les convois attendus dans le désert ; une carte de la Mer Rouge, autrefois dressée à l'usage des Anglais complétaient le bagage que Truguet emporta d'Égypte, à la fin de sa mission (1784).

Le traité passé le 9 janvier 1785 entre Truguet et Mourad-bey disposait que les négociants français payeraient, sur toutes les marchandises qu'ils apporteraient de l'Inde, 4 pour 100 au Pacha et 2 pour 100 au Prince du Pavillon, commandant de l'Égypte ; sur les marchandises destinées à leur pays et qu'ils faisaient ordinairement passer par l'Océan, ils payeraient 3 pour 100. Aussitôt que les vaisseaux des Indes seraient arrivés à Suez, le gouvernement de l'Égypte enverrait des gens pour conduire leur chargement au Caire, avec tout le soin et toute la sécurité possibles, sans risques de surprise de la part des Arabes. Quant au Grand-Douanier, Youssouf-Cassab, li

(1) Lettre adressée à la chambre de commerce de Marseille. 25 juin 1791.
(2) Voyez aux Annexes le texte du traité et de la convention. Annexes n°s 6 et 7.

s'engageait à ne pas majorer les droits de douane fixés par le traité, et se laissait qualifier, dans la convention spéciale que Truguet conclut avec lui, de « protecteur, surintendant et bon conseiller » des négociants français qui feraient le commerce par la voie de Suez.

« Paris, dit M. Pingaud, pouvait saluer de loin la caravane du Caire, qui venait de se montrer à lui dans un aimable opéra de Grétry (janvier 1784), comme une conquête nationale, et l'éventualité des consulats à établir à Djeddah et à Moka semblait prochaine. »

Bientôt après arrivèrent à Suez quelques officiers venant de Pondichéry, et le premier convoi parti des Indes se montra dans la Mer Rouge escorté d'un navire de guerre. Mais la jalousie de la Russie, le rétablissement de la Compagnie des Indes et l'inquiétude de la Porte allaient en peu de temps anéantir tous les avantages obtenus dans le traité de 1784.

On aurait pu prêter à Catherine II avec plus de raison qu'au roi de France l'intention de mettre la main sur l'Égypte. Elle encourageait les beys à l'indépendance, faisait passer à Alexandrie des Russes qui s'engageaient parmi les Mameluks, enviait la situation prépondérante de la France. Son influence obtint de Mourad une imposition arbitraire de trois cent mille écus sur les négociants français et la démolition du couvent des Pères de Terre-Sainte à Alexandrie. De nouvelles démarches de Magallon arrachèrent cependant au bey le désaveu de ces mesures et une éclatante réparation.

L'opposition de la Compagnie des Indes était, selon l'expression même de Choiseul-Gouffier, mille fois plus redoutable que les Mameluks. L'arrêt du Conseil du 14 avril 1785 venait de la reconstituer. Le mémoire composé par la chambre de commerce de Guyenne pour protester contre cet arrêt expose et discute la tentative faite a cette époque par un négociant marseillais pour exploiter par la Mer Rouge le commerce de l'Inde et montre comment l'hostilité de la Compagnie des Indes l'empêcha d'aboutir. « Nous ne pouvons quitter ce sujet, dit ce mémoire, sans parler d'une entreprise qu'avait voulu former M. Seymandi, de Marseille. Cet armateur,

dont l'habileté est reconnue, avait eu le projet de faire le commerce de l'Inde par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez ; et cette opération, si elle eût eu lieu, aurait un peu adouci pour Marseille le préjudice que l'association nouvelle porte à tout le commerce. Les marchandises arrivées à Suez sont rendues en trois jours à dos de chameau au Grand Caire, où elles sont embarquées sur le Nil. Elles descendent en huit jours à Alexandrie. Les droits à payer aux Mameluks, aujourd'hui maîtres de l'Égypte, peuvent être convenus à prix modérés. Nous ne pouvons nous dissimuler que cette voie est sujette à bien des inconvénients : 1° elle expose les marchandises au pillage des Arabes qui, de tout temps, ont été en possession d'attaquer et d'enlever quelquefois les caravanes; 2° les marchandises seraient obligées de faire quarantaine au lazaret de Marseille, où il faudrait décharger les marchandises, ouvrir les balles, les visiter, les parfumer, et ensuite les rembarquer pour Lorient. M. de Seymandi, sans doute, se flattait que sa Compagnie pourrait obtenir la permission d'expédier de Marseille en droiture pour l'empire ottoman et d'éviter l'Échelle infiniment coûteuse de Lorient, laquelle aurait occasionné de gros frais et renchéri les marchandises. A ce moyen, cette voie, pour alimenter Constantinople et toutes les provinces soumises au Grand-Seigneur eût été beaucoup plus économique que la voie du golfe Persique, dont les Grecs et les Arméniens se servent aujourd'hui pour ce même approvisionnement. Ils descendent dans le golfe Persique et ils suivent précisément la même manière dont se faisait le commerce chez les peuples de l'antiquité et les modernes, avant qu'on eût découvert le Cap de Bonne-Espérance. Du golfe Persique, ces marchands se rendent dans l'Inde, et ils vont y acheter les assortiments de mousselines et autres marchandises que l'empire ottoman consomme. Après un long séjour dans le Bengale, ces voyageurs-commerçants reviennent à Bassora, au fond du golfe Persique; de Bassora ils se rendent à Alep, par la caravane qui met soixante-dix jours à ce voyage, et la caravane d'Alep les conduit en cinquante jours aux environs de Constantinople. Ils se dispersent ensuite dans les différentes villes et pro-

vinces, où ils vendent leurs marchandises. Le fret du Bengale à Bassora est presque aussi considérable que le serait celui du Bengale à Marseille, environ 7 pour 100 de la marchandise. Les droits que payent les Grecs et les Arméniens à Bassora et aux douanes du Grand-Seigneur sont beaucoup plus considérables que ceux que les Français payent. Ceux-ci ne sont qu'à 3 pour 100 sur l'estimation très modérée, ce qui les réduit à 2 pour 100 sur la véritable valeur. Les frais de la caravane sont très coûteux, ainsi que le transport par chameaux et les droits de convoi pour la sûreté des marchandises contre le pillage des Arabes et autres peuples voleurs qui infestent les déserts où il faut passer. Tous ces frais-là rendent le commerce de l'Inde par le golfe Persique infiniment plus coûteux que celui par la Mer Rouge dont M. de Seymandi avait le projet. Nous avons appris que cet armateur y avait renoncé, forcé sans doute à ce sacrifice par la nouvelle Compagnie, qui, pour le dédommager en apparence, l'a nommé Directeur de la Compagnie de Suez. Elle s'est réservé ce commerce, en promettant sans doute au gouvernement qu'elle pourvoirait elle-même aux moyens d'approvisionner la Turquie par la Mer Rouge. Il est évident que ses facultés ne le lui permettront pas, puisqu'elle n'est pas même en état de fournir à la France la moitié des marchandises dont elle a besoin. Elle se bornera à faire l'année prochaine une très petite expédition du Bengale à Suez en droiture, et cette expédition n'aura vraisemblablement aucune suite, étant incontestable qu'il lui sera plus avantageux de faire venir tous ses retours de l'Inde à Lorient. Elle y profitera davantage, parce qu'elle y aura toujours plus d'acheteurs que de marchandises, et dans cette occasion comme dans toutes les autres, elle consultera moins les intérêts de la nation, c'est-à-dire l'accroissement du commerce et de la navigation nationale, que ceux de son monopole. Elle ne s'est opposée au projet de M. de Seymandi que pour empêcher la formation d'une Compagnie à Marseille, qui aurait fait le commerce plus en grand qu'elle ne le peut faire. »

L'objet initial du projet de M. de Seymandi nous est déjà connu : c'est l'approvisionnement de la Turquie en marchandises des Indes

par l'entremise de la France; amener dans la Méditerranée, par la Mer Rouge, les produits destinés à cet approvisionnement, les centraliser à Marseille, et, de là, les répandre sur l'empire ottoman. Plus courte que la voie du Cap de Bonne-Espérance, la voie de la Mer Rouge lui paraît, en outre, moins coûteuse et plus sûre que celle du golfe Persique. Ces combinaisons n'empêchèrent pas la Compagnie des Indes de faire échouer le projet de M. de Seymandi, et l'extrait suivant des *Répliques aux observations des administrateurs de la Compagnie* montre encore mieux l'égoïsme et la jalousie de celle-ci : « Un négociant de Marseille vient à Paris il y a deux ans (1785). Il propose au gouvernement de faire venir des marchandises de l'Inde par Suez, et il se soumet à ne les vendre que dans les Échelles du Levant. Le gouvernement goûte ce projet et prend même quelques moyens pour assurer la navigation des bâtiments français dans la Mer Rouge et les caravanes qui auraient porté les marchandises de Suez au Caire. Mais la nouvelle Compagnie ne s'accommode point des nouveautés. Elle oppose son privilège, quoique la nouvelle entreprise n'y donnât aucune atteinte, puisqu'il ne s'agissait pas de rapporter en France aucune marchandise de l'Inde. Le ministre cède, en exigeant d'elle de faire elle-même ce commerce, puisqu'elle ne veut pas permettre à des particuliers de l'entreprendre. Elle accepte cette proposition et nomme l'auteur même du projet son Directeur à Marseille pour les expéditions de Suez, en lui allouant des appointements annuels de 12 000 livres. Mais ces 12 000 livres sont le seul capital qu'elle ait mis jusqu'à présent dans ce commerce de la Mer Rouge dont le Directeur n'a rien à diriger. »

Enfin, pour montrer la notoriété dont jouit, à ce moment, l'entreprise de M. de Seymandi, citons ce passage d'un *Mémoire sur le commerce en général et celui de Languedoc,...* signé de M. Dupré, député de Carcassonne, en 1790. « A peu près à la même époque, M. Seymandi, de Marseille, négociant connu par son mérite et son génie, obtint du gouvernement la liberté de faire le commerce de l'Inde par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez. Il était assuré de pro-

curer aux fabriques du Languedoc une consommation importante. Il avait même déjà conclu des traités avec les fabricants Mais il fut obligé de renoncer à son projet, forcé sans doute à ce sacrifice par la nouvelle Compagnie qui, pour l'indemniser, lui donna le titre fastueux, mais illusoire, de Directeur de la Compagnie de Suez, qui n'existe pas. »



L'ABBÉ RAYNAL.

Si la précieuse concession obtenue dans le traité de 1784 trouvait en France même de si puissants ennemis, comment allait-elle être accueillie à Constantinople? « Choiseul-Gouffier, dit M. Léonce Pingaud, s'ingénia d'abord à cacher au Grand-Vizir un traité bientôt publié par toutes les gazettes. Il comptait sans les Russes, les Anglais, les Vénitiens, mis au fait par je ne sais quelles indiscrétions.... La Porte, instruite à son tour par leurs dénonciations intéressées, refusa non seulement son approbation officielle, mais son consentement tacite. »

Par ses démarches personnelles auprès des hauts fonctionnaires turcs, par ses remontrances contre l'intention du Sultan de rétablir son autorité sur l'Égypte, Choiseul-Gouffier s'attira cette observa-

tion sans réplique du Reis-Effendi : « Ce n'est pas l'office d'un ambassadeur de s'immiscer dans les affaires intérieures de l'empire. »

En 1789, le capitan-pacha Hassan parut avec sa flotte devant les côtes d'Égypte, débarqua une armée et mit les beys en complète déroute. Il somma une frégate française qui s'était présentée à Suez de quitter ce port et ne laissa passer par l'Isthme que quelques dépêches. « Ce fut merveille (1) si, pendant les années suivantes, Magallon put, à la dérobée, transborder de Suez à Alexandrie quelque cargaison venue des Indes. »

L'attention avec laquelle les ministres de Louis XVI et son ambassadeur avaient suivi les péripéties de cette négociation ne leur avait pas fait perdre de vue le second moyen de parvenir au but marqué par la tradition. Là aussi, il fallait prévenir la diligence des Anglais arrivant par le golfe Persique, des Russes descendant du Caucase. Mais les soucis donnés à Vergennes et à Choiseul-Gouffier par les affaires d'Égypte les empêchèrent de réfléchir au choix de leur auxiliaire. Vergennes eut le tort d'accepter les services d'un aventurier, le comte de Ferrières-Sauvebœuf, qui, voyageant en Perse quelques années auparavant, avait déjà abusé du nom de la France. Chargé par le ministre d'une mission rétribuée, sinon officielle, mais purement commerciale, il outrepassa ses instructions, adressa à Versailles des dépêches compromettantes qui furent interceptées par les Russes. Il fallut le désavouer et promettre de ne plus l'employer en Orient. Heureusement, la France avait à Bagdad et Bassora un agent moins aventureux et plus sérieux : c'était un certain Rousseau, cousin de Jean-Jacques, qui fut pendant cinquante ans à Bagdad ce que Magallon était au Caire, et auquel le commerce français dut de ne pas être complètement anéanti dans cette région.

Tel est le tableau exact des efforts faits sous Louis XVI pour détourner vers la Méditerranée le commerce de l'Inde, soit par la Mer Rouge, soit par le golfe Persique et la Turquie d'Asie. « Ici et là, la France subit des déceptions et des échecs qui contribuèrent à ame-

(1) Pingaud.

ner à l'extérieur cette faillite de l'ancien régime, proclamée devant la nation en 1789 (1). »

⁂

Cette campagne diplomatique avait ranimé dans le public la discussion depuis longtemps entamée sur la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée. A la veille de la Révolution, Volney, qui avait visité l'Égypte en 1783-1784, publia les observations qu'il avait faites au cours de son voyage sur l'ouverture d'un Canal ou d'une route de terre par l'Isthme de Suez (2).



VOLNEY.

« J'ai parlé, dit-il, du commerce que le Kaire entretient avec l'Arabie et l'Inde par la voie de Suez ; ce sujet rappelle une question dont on s'occupe assez souvent en Europe ; savoir, s'il ne serait pas possible de couper l'Isthme qui sépare la Mer Rouge de la Méditerranée, afin que les vaisseaux pussent se rendre dans l'Inde par une route plus courte que celle du Cap de Bonne-Espérance. On est porté à croire cette opération praticable, à raison du peu de largeur de l'Isthme. Mais, dans un voyage que j'ai fait à Suez, il m'a semblé voir des raisons de penser le contraire. Il est bien vrai que l'espace qui sépare les deux mers n'est pas de plus de 18 à 19 lieues communes ; il est bien vrai encore que ce terrain n'est point traversé par des montagnes, et que du haut des terrasses de Suez l'on ne découvre avec la lunette d'approche sur une plaine nue et rase, à perte de vue, qu'un seul rideau dans la partie du nord-ouest ; ainsi ce n'est point la différence des niveaux qui s'oppose à la jonc-

(1) Pingaud.
(2) *Voyage en Égypte et en Syrie, pendant les années 1783-1784*, par C.-F. Volney 1788-89. Paris (Éd. 1825).

tion (1), mais le grand obstacle est que dans toute la partie où la Méditerranée et la Mer Rouge se répondent, le rivage de part et d'autre est un sol bas et sablonneux, où les eaux forment des lacs et des marais semés de grèves; en sorte que les vaisseaux ne peuvent s'approcher de la côte qu'à une grande distance. Or, comment pratiquer dans les sables mouvants un Canal durable? D'ailleurs, la plage manque de ports, et il faudrait les construire de toutes pièces; enfin le terrain manque absolument d'eau douce, et il faudrait pour une grande population la tirer de fort loin, c'est-à-dire du Nil. Le meilleur et le seul moyen de jonction est donc celui qu'on a déjà pratiqué plusieurs fois avec succès; savoir, de faire communiquer les deux mers par l'intermède du fleuve même. Le terrain s'y prête sans effort; car le mont Moqattam, s'abaissant tout à coup à la hauteur du Kaire, ne forme plus qu'une esplanade basse et demi-circulaire, autour de laquelle règne une plaine d'un niveau égal depuis le bord du Nil jusqu'à la pointe de la Mer Rouge. »

A l'appui de son dire, Volney décrit le Canal des Pharaons et les différentes phases par lesquelles cet ouvrage a passé. Il donne ensuite sur l'état de Suez et son commerce à la fin du XVIII[e] siècle des renseignements aussi précis qu'intéressants. « Aujourd'hui le commerce du Kaire avec Suez ne s'exerce qu'au moyen des caravanes qui ont lieu lors de l'arrivée et du départ des vaisseaux, c'est-à-dire sur la fin d'avril, ou au commencement de mai, et dans le cours de juillet et d'août. Celle que j'accompagnai en 1783 était composée d'environ trois mille chameaux et de cinq à six mille hommes. Le chargement consistait en bois, voiles et cordages pour les vaisseaux de Suez ; en quelques ancres portées chacune par quatre chameaux ;

(1) Les anciens ont pensé que la Mer Rouge était plus élevée que la Méditerranée. En effet, si l'on observe que, depuis le Canal de Qolzoum jusqu'à la mer, le Nil a encore une pente l'espace de 30 lieues, l'on ne croira pas cette idée si ridicule, encore qu'il semble que le niveau dût s'établir par le Cap de Bonne-Espérance. Ajoutez qu'il est de fait que des vents continus d'un même côté élèvent les eaux sur les rives opposées. Ainsi les vents d'est élèvent de 12 à 18 pouces le niveau de la mer dans les ports de Toulon, de Marseille et de la Catalogne; et la mousson de sud doit produire un effet semblable dans le canal long et étroit de la Mer Rouge. Mais, par inverse, la mousson du nord doit produire l'effet contraire. Dans tous les cas l'expérience des anciens est à recommencer.

(Note de Volney.)

en barres de fer, en étain, en plomb ; en quelques ballots de draps et barils de cochenille ; en blés, orges, fèves, etc. ; en piastres de Turquie, sequins de Venise et thalers de l'Empire. Toutes ces marchandises étaient destinées pour Djeddah, la Mekke et Moka, où elles acquittent la dette des marchandises venues de l'Inde et du café d'Arabie, qui fait la base des retours. Il y avait, en outre, une grande quantité de pèlerins, qui préféraient la route de mer à celle de terre, et enfin les provisions nécessaires, telles que le riz, la viande, le bois, et même l'eau ; car Suez est l'endroit du monde le plus dénué de tout. Du haut des terrasses, la vue portée sur la plaine sablonneuse du nord et de l'ouest, ou sur les rochers blanchâtres de l'Arabie à l'est, ou sur la mer et le Moqattam dans le sud, ne rencontre pas un arbre, pas un brin de verdure où se reposer. Des sables jaunes, ou une plaine d'eau verdâtre, voilà tout ce qu'offre le séjour de Suez. L'état de ruine des maisons en augmente la tristesse. La seule eau potable des environs vient d'El Nabâ, c'est-à-dire la source, située à trois heures de marche sur le rivage d'Arabie. Elle est si saumâtre qu'il n'y a qu'un mélange de rhum qui puisse la rendre supportable à des Européens. La mer pourrait fournir quantité de poissons et de coquillages ; mais les Arabes pêchent peu et mal. Aussi lorsque les vaisseaux sont partis, ne reste-t-il à Suez que le Mamlouk qui en est le gouverneur, et douze à quinze personnes qui forment sa maison et la garnison. Sa forteresse est une masure sans défense, que les Arabes regardent comme une citadelle, à cause de six canons de bronze de quatre livres de balle, et de deux canonniers grecs qui tirent en détournant la tête. Le port est un mauvais quai où les plus petits bateaux ne peuvent aborder que dans la marée haute. C'est là néanmoins qu'on prend les marchandises pour les conduire, à travers les bancs de sable, aux vaisseaux qui mouillent dans la rade. Cette rade, située à une lieue de la ville, en est séparée par une plage découverte au temps du reflux. Elle n'a aucune protection, en sorte qu'on y attaquerait impunément les vingt-huit bâtiments que j'y ai comptés....

... La mer qui, par son flux et son reflux, accumule les sables sur

cette plage, finira par encombrer le chenal, et il arrivera à Suez ce qui est arrivé à Qôlzoum et à Arsinoë. Si l'Égypte avait alors un bon gouvernement, il profiterait de cet accident pour élever une autre ville dans la rade même, où l'on pourrait l'exploiter par une chaussée de sept à huit pieds d'élévation seulement, attendu que la marée ne monte pas à plus de trois pieds et demi à l'ordinaire. Il réparerait ou recreuserait le Canal du Nil, et il économiserait les cinq cent mille livres que coûte chaque année l'escorte des Arabes Haouatât et Ayaïdi. Enfin, pour éviter la barre si dangereuse du Bogâz de Rosette, il rendrait navigable le Canal d'Alexandrie, d'où les marchandises se verseraient immédiatement dans le port. Mais de tels soins ne seront jamais ceux du gouvernement actuel. Le peu de faveur qu'il accorde au commerce n'est pas même fondé sur des motifs raisonnables. S'il le tolère, ce n'est que parce qu'il y trouve un moyen de satisfaire sa rapacité, une source où il puise sans s'embarrasser de la tarir. Il ne sait pas même profiter du grand intérêt que les Européens mettent à communiquer avec l'Inde. En vain les Anglais et les Français ont essayé de prendre des arrangements avec lui pour s'ouvrir cette route ; il s'y est refusé ou il les a rendus inutiles. L'on se flatterait à tort de succès durables ; car, lors même qu'on aurait conclu des traités, les révolutions qui du soir au matin changent le Kaire en annuleraient l'effet. »

L'ouvrage de Volney eut un grand retentissement à l'époque de sa publication (1788-1789). Les lignes qu'il consacre à la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée n'apportent pas dans la discussion un élément nouveau. Mais leur clarté et l'autorité du témoignage de Volney contribuèrent certainement à fixer les opinions sur ce point et peut-être ont-elles exercé quelque influence sur l'esprit des compagnons de Bonaparte.

***

Dans le grand mouvement d'idées qui est l'honneur des premiers mois de la Révolution, il serait étonnant que l'ouverture d'une route au commerce à travers l'Égypte n'eût pas sa place : d'autant plus que

la liberté du commerce de l'Inde, récemment proclamée par la Constituante, rendait ce projet réalisable. Nous le trouvons, en effet, exposé dans les termes les plus explicites, sous la plume des négociants marseillais établis au Caire. Ceux-ci adressèrent à l'Assemblée nationale deux mémoires datés du 1er septembre 1790 pour demander protection contre la tyrannie des beys et suggérer les moyens les plus propres à assurer la sécurité des résidents. « Si les Français abandonnent le Caire, disent-ils, la communication avec les Indes Orientales par l'Isthme de Suez est interrompue, nos vaisseaux n'apportent plus à Suez les toiles de Bengale. Ce commerce qui avait causé tant de soucis à la Compagnie anglaise, qui, mieux dirigée, peut lui porter un coup mortel, est perdu pour la France. Il faut donc, pour la prospérité du commerce national, qu'il y ait des Français au Caire. » Les négociants proposent la conclusion d'un traité entre la France et la Porte, et, pour obtenir la ratification des beys, voici quel est le moyen auquel ils conseillent d'avoir recours : « Quatre frégates, dont deux bloquassent les ports d'Alexandrie et Damiette, et deux croisassent entre ceux de Djeddah et Suez dans la Mer Rouge priveraient tout à coup l'Égypte de son commerce, et les beys accorderaient bien vite toutes les satisfactions qu'on demanderait. » Tout d'abord, la confiance que les négociants mettent dans ce moyen est faite pour nous donner une haute idée du transit qui se faisait alors par l'Isthme de Suez, puisqu'ils l'estiment vital pour l'Égypte. Ensuite, il est curieux de les voir proposer, huit ans avant l'expédition d'Égypte, une action militaire de la France contre ce pays. La part d'invention des initiateurs de la campagne d'Égypte se trouve ainsi ramenée à ses justes proportions. Talleyrand, Bonaparte ont pu entendre discuter dans les comités, lire dans les ministères les mémoires de nos négociants, et cela explique le plan que l'un conçut et que l'autre exécuta. « Les rades d'Alexandrie et de Damiette étant sans défense, insistent les négociants, deux frégates suffiraient pour intercepter tout le commerce, et il n'en faudrait pas davantage pour enlever la flotte de 40 bâtiments, tous mal armés et mal équipés qui part tous les ans au mois d'avril de Djeddah pour

venirau Suez.... Chaque année, au mois de mars, il part de Djeddah pour Suez une flotte chargée de gommes, drogues et café. Il serait facile de l'enlever, et sa prise dédommagerait la France des frais de la guerre, dût-elle durer plusieurs années.

« Ainsi notre commerce serait protégé sans qu'il en coutât rien à la nation; il redeviendrait florissant. Le Caire offrirait une communication facile avec les Indes Orientales, et le port de Suez serait fatal au commerce des Anglais. Ici les vues s'agrandissent; le champ le plus vaste est ouvert à l'industrie française. Que faisons-nous, et quel aveuglement est le nôtre? Si nous voulons abattre la puissance de nos rivaux dans le Bengale, si nous voulons partager le commerce qu'ils font dans ces riches contrées, c'est vers Suez et la Mer Rouge qu'il faut tourner nos regards.

« Qu'on se rappelle ce qu'a fait la Compagnie anglaise pour traverser les entreprises de quelques particuliers qui apportaient annuellement des marchandises du Bengale à Suez; qu'on se souvienne surtout de cet ordre fulminant qu'elle a sollicité et obtenu du Grand Seigneur, par lequel il enjoint à ses officiers de saisir et piller les navires anglais qui paraîtront à Suez : et on verra que ce commerce par l'Isthme de Suez a été pour les Anglais la source des plus vives alarmes.

« Que les ports de la Mer Rouge soient ouverts aux navires français; que le commerce qu'ils y feront ne soit soumis à aucune entrave; qu'ils puissent apporter à Suez les marchandises des Indes; que leur transport de Suez au Caire soit protégé par le bey commandant : bientôt le Caire deviendra l'entrepôt des Indes Orientales, et ce colosse que les Anglais ont élevé dans le Bengale sera renversé. Le temps n'est peut-être pas éloigné où ces projets seront réalisés : leur exécution nous tient à cœur. » Il n'est que juste de conserver les noms des signataires de ce mémoire : Caffe, Meynard, Melau, Magallon, Autran, Rosa, Daniel, Vidal, Henrius.

Ces mêmes négociants développent le même projet dans un second mémoire, dans lequel ils insistent surtout sur les mesures administratives qu'ils jugent opportunes.

« Le Caire, par sa position, disent-ils, l'emporte sur toutes les villes commerçantes. La nature semble l'avoir destiné à être le point de réunion des trois parties de notre continent.... C'est dans cette capitale qu'est le centre du commerce de l'Égypte et tout concourt à lui conserver cet avantage. Cette ville seule fournit à plus de consommations que tout le reste du Royaume.... Sa proximité avec le Suez en fera toujours l'abord des caravanes qui apportent les cargaisons que débarquent à ce port les navires venant de l'Yémen et des Indes. C'est ici que se rendent par le Nil toutes les productions de la Haute-Égypte, et les caravanes de l'intérieur de l'Afrique, qui apportent tant d'objets précieux, et, par la voie de Damiette, le Caire entretient une communication très active avec la Syrie....

« ... Il se présente des motifs bien plus grands et intéressants encore en jetant un coup d'œil sur le commerce de l'Inde par la Mer Rouge, et pourquoi ne réaliserait-on pas ce projet, tant de fois mis sur le tapis? Nous ne développerons pas ici tous les avantages qui en résulteraient, parce que tout ce que nous pourrions en dire est connu depuis longtemps. Si les essais que l'on a pu en faire n'ont pas répondu à ce qu'on en attendait, c'est parce que les mesures étaient mal prises. Mais il n'en serait pas de même si dans les traités que nous avons dit qu'il convenait de faire avec le gouvernement du Caire, on y faisait entrer toutes les conditions qui seraient nécessaires pour donner à ce commerce toute la solidité dont il a besoin, et pour le dégager des impositions énormes et arbitraires qui en absorbent tout l'avantage....

« Lorsqu'on serait accoutumé à voir le pavillon français dans la Mer Rouge, notre navigation parviendrait bientôt à jouir d'un autre avantage, en s'appropriant la caravane de Suez à Djeddah et à Moka pour le compte des marchands du pays. »

Enfin, en adressant ces deux mémoires à la Chambre de commerce, les négociants lui recommandent en ces termes le projet relatif à l'Isthme de Suez : « Les avantages que la France retirerait du commerce par l'Isthme de Suez ne vous ont point échappé, et cet objet aura sans doute été soumis à la discussion de vos comités. Nous

attendons avec impatience leur décision et la vôtre. Si nos connaissances pouvaient vous être, messieurs, de quelque utilité, nous vous donnerions, au sujet du commerce par l'Isthme de Suez, des détails plus étendus que ceux que contiennent nos mémoires (1). »

La Chambre était trop accablée par les complications que la Révolution française et les désordres de l'empire ottoman suscitaient dans l'administration des Échelles, pour prendre une délibération sérieuse sur l'objet que lui proposaient ses correspondants.

Cependant, le projet des résidents du Caire se retrouve dans le discours d'un représentant de Marseille à l'Assemblée nationale, M. de Sinety. « Je ne vous parlerai pas, messieurs, disait ce député dans la séance du 6 juillet 1790, des avantages inappréciables que la nation peut et doit indubitablement retirer de la liberté des retours de l'Inde, accordée aux négociants de la Méditerranée, par les spéculations qu'ils sont à même de faire pour fournir tout l'empire ottoman de marchandises indiennes et devenir les seuls facteurs de cette immense contrée.... Si vous ouvrez, par la sage loi de la liberté, ces immenses contrées de l'empire ottoman à la vente de nos marchandises indiennes, les négociants de la Méditerranée, qui seuls peuvent entreprendre cette vaste spéculation, *pourront bientôt s'ouvrir une route nouvelle dans l'Inde, qui donnerait à la nation française presque exclusivement tout le commerce de cette vaste partie du monde.* Le projet, messieurs, n'est point chimérique, et il eût eu sans doute déjà son effet, si le régime de la liberté eût favorisé jusqu'à ce jour le commerce des armateurs de la Méditerranée.... » C'est d'une idée déjà souvent émise que s'inspire ce discours : approvisionner de marchandises de l'Inde l'empire ottoman, attirer ces marchandises dans la Méditerranée par telle voie que ce soit.

Pour que de semblables projets eussent chance d'aboutir, il eût fallu que les événements de France prissent une tout autre tournure. Le moment même n'était pas bien choisi pour l'extension des relations commerciales entre la France et la Turquie. La Révolution

(1) 1er septembre 1790.

avait produit sur le commerce du Levant les résultats les plus déplorables : le désordre était à son comble dans les Échelles ; partout, et notamment en Syrie et en Égypte, les Français étaient vexés, ruinés, chassés de leurs établissements. La France révolutionnaire paraissait oublier l'Égypte, et cependant, avant même d'avoir retrouvé la paix intérieure, elle s'y laissa ramener. « Bonaparte l'y conduit, dit M. A. Vandal, réalisant d'un impétueux élan le projet de conquête que Louis XV avait écarté, que Louis XVI avait étudié et ajourné. »



toriens : mais aucun n'en exclut le désir de fermer à l'Angleterre l'une des principales routes des Indes. Peut-être Bonaparte et le Directoire entrevoyaient-ils la possibilité d'atteindre la puissance britannique dans l'Inde même et d'y réédifier la puissance française. C'est du moins ce que laisse supposer l'article 2 de l'arrêté du 12 avril 1798 portant destination de l'armée d'Orient, qui ne limite pas à l'Égypte la mission du général en chef : « Il chassera les Anglais de toutes les possessions de l'Orient où il pourra arriver, et notamment il détruira tous les comptoirs de la Mer Rouge. » Un des considérants du même arrêté est encore plus explicite : « Considérant d'ailleurs que l'infâme trahison à l'aide de laquelle l'Angleterre s'est rendue maîtresse du Cap de Bonne-Espérance ayant rendu l'accès des Indes très difficile aux vaisseaux de la République par la route usitée, il importe d'ouvrir aux forces républicaines une autre route pour y arriver, y combattre les satellites du gouvernement anglais, et y tarir les sources de ses richesses corruptrices (1) .... »

Occuper l'Égypte et tenir le passage de la Méditerranée dans la Mer Rouge ; dominer la Syrie, l'Arabie et le bassin de l'Euphrate ; chasser les Anglais de la Méditerranée et leur en interdire l'accès ; leur enlever l'espoir de s'ouvrir une route exclusive vers les Indes, ce plan existait, avec plus ou moins de précision dans l'esprit de Bonaparte, quand il quitta Toulon.

« Bonaparte, dit M. Albert Sorel, a l'esprit tout plein de l'Orient, d'où vient toute gloire, de l'Égypte, des Indes, de l'antique passage par Suez. Il a lu Raynal et le livre de Tott ; il les a dépouillés, annotés ; ces notes de jeunesse se réveillent dans sa mémoire, s'animent, se colorent et se combinent en desseins politiques. « Les temps ne sont pas éloignés, écrit-il au Directoire, où nous sentirons que, pour détruire véritablement l'Angleterre, il faut nous emparer de l'Égypte.... C'est en vain que nous voudrions soutenir l'empire de

(1) Cf. *Un siècle d'expansion coloniale française*. Marcel Dubois et A. Terrier, Publications de la Commission chargée de préparer la participation du Ministère des Colonies à l'Exposition de 1900. (Paris, Augustin Challamel, éditeur, 17, rue Jacob, librairie Maritime et Coloniale, 1900.)



BONAPARTE.

D'après Guérin.

Turquie ; nous verrons sa chute de nos jours.... En tout cas, il faut être à même de le soutenir ou de faire notre part (1). »

Faire sa part est l'alternative à laquelle il s'arrête, et la part qu'il assigne à la France, c'est l'Égypte, parce qu'elle est le seul pays d'où il soit possible à la fois de menacer la puissance anglaise dans l'Inde et de dominer la Méditerranée.

« C'est ici, continue M. A. Sorel, que commencera la « magnificence », et que s'accomplira, par le peuple souverain et au profit de la République, le rêve qui, depuis les Croisades, hante les imaginations françaises. La Méditerranée a des portes que l'on peut fermer aux Anglais. Il suffit de leur reprendre Gibraltar, ce sera le bénéfice de l'Espagne dans la victoire commune. La France occupera l'Égypte. Les esprits sont pleins de cette expédition : les cartons de la Marine et des Affaires étrangères en renferment plusieurs plans. L'écrit de Volney sur les velléités d'alliance russe, en 1788, est dans toutes les mémoires : « Un seul objet, dit l'auteur alors très populaire des *Ruines*, peut indemniser la France,... la possession de l'Égypte. Par l'Égypte, nous toucherons à l'Inde, nous rétablirons l'ancienne circulation par Suez et nous ferons déserter la route du Cap de Bonne-Espérance (2). »

Des documents récemment découverts et émanant de Bonaparte lui-même attestent sa sollicitude particulière pour le rétablissement d'une communication entre la Méditerranée et la Mer Rouge : ce sont des notes écrites par lui de 1786 à 1793, et qui laissent voir une parfaite intelligence du rôle passé et futur de l'Égypte dans le commerce de l'Inde (3).

« C'est à Alexandrie, bâtie par Alexandre sur le Nil, écrit Bonaparte, que se faisait le commerce de l'Orient. L'on déchargeait les marchandises à Portus-Muris, sur la côte occidentale de la Mer Rouge. On les conduisait jusqu'à Copht sur des chameaux où on les embarquait sur le Nil jusqu'à Alexandrie.

(1) *Bonaparte et Hoche en 1797*, par Albert Sorel, 1896.
(2) *Voyage en Orient*. T. 2. Volney.
Il est juste d'ajouter que, tout en parlant comme il le fait, Volney s'empresse de dissuader de faire une expédition en Égypte.
(3) *Napoléon inconnu*. Papiers inédits (1786-1793) Frédéric Masson. Manusc. 16.

« Salomon faisait ce commerce par la voie des ports qu'il avait sur la Mer Rouge.

« David, subjuguant l'Idumée, se trouvant maître d'Élath et d'Asiongaber, envoyait des flottes sur Ophir et Tarsis qui retournaient chargées de marchandises précieuses.

« Ce commerce passa dans les mains des rois de Syrie qui reconquirent l'Idumée et, depuis, dans les mains des Tyriens. Ils faisaient venir par Rhinocolure leurs marchandises à Tyr.

« C'est sous les Ptolémées que ce commerce vint enrichir l'Égypte. Ils firent bâtir Bérénice sur la Mer Rouge. Ainsi, le commerce de la Perse, de l'Inde, de l'Arabie s'est fait pendant plusieurs siècles par la voie de la Mer Rouge et du Nil. Le passage par le Cap de Bonne-Espérance que les Portugais ont découvert a fait négliger absolument l'ancienne voie. »

« ... La naissance de l'empire ottoman affaiblit le commerce d'Égypte, dit Bonaparte dans une autre note, et le commerce des Indes prit deux autres routes : la première, par Constantinople, la Mer Noire par l'Euphrate jusqu'à Serapana; de là, par le moyen de quatre à cinq jours de voiture, ils arrivaient au fleuve Cyrus, puis à la Mer Caspienne, où l'on remontait l'Oxus; ensuite, par l'Indus. L'on revenait par le même chemin.

« L'autre moyen était moins compliqué : le golfe Persique, l'Euphrate ; de là à Palmyre par terre, où des caravanes allaient jusqu'aux bords de la Syrie. Lorsque Palmyre fut détruite, les caravanes prirent la route d'Alep et du port d'Alexandrette.

« Dans les derniers temps, les Vénitiens avaient persuadé aux Mamelucs, souverains d'Égypte, moyennant une rétribution, de leur laisser tenter le commerce de l'Inde. Les Génois, les Pisans, les Florentins, les Catalans en profitèrent. Tel était l'état du commerce lorsque les Portugais découvrirent le passage du Cap de Bonne-Espérance (1). »

(1) Dans ses entretiens avec Gourgaud, à Sainte-Hélène, l'Empereur revenait avec complaisance sur son grand projet de l'invasion de l'Inde. Il voulait l'envahir par l'Égypte, par la Russie; il voulait aussi l'envahir par mer. Voir à ce sujet la thèse que M. Prentout vient de soutenir tout récemment à la Sorbonne et qui a pour titre : *L'Ile de France sous Decaen*, 1803-1810; *Essai sur la politique coloniale du premier empire et la rivalité de la France et de l'Angleterre dans les Indes Orientales.*

Au moment où l'imagination de Bonaparte le portait vers ces contrées lointaines, Talleyrand se rencontrait avec lui sur le même terrain, et la coïncidence de leurs idées contribua beaucoup à faire surgir et arrêter entre eux le projet de l'expédition d'Égypte. Appartenant par ses attaches et son passé à l'ancien régime, Talleyrand avait hérité de la monarchie son sentiment si net du rôle de la France dans la Méditerranée.

L'intérêt spontané qu'un Talleyrand du XIVe siècle avait manifesté pour les affaires d'Orient, l'ancien évêque d'Autun l'éprouvait aussi, et nous lisons dans la partie de ses Mémoires qui se rapporte à la première moitié de sa vie tout un programme politique malheureusement resté sans effet.

« Plusieurs années de correspondances suivies avec M. de Choiseul-Gouffier, alors ambassadeur à Constantinople, et avec M. Peissonel, consul dans les Échelles du Levant, m'ont bien convaincu de tous les avantages qu'il y aurait pour nous à porter, aujourd'hui encore, principalement vers l'ancien monde, nos vues politiques et commerciales.

Lorsqu'on examine la position géographique de ce composé solide, compact, qu'on appelle la France, lorsqu'on suit tout son littoral, on a lieu d'être étonné qu'elle n'ait pas toujours regardé la mer Méditerranée comme son domaine. Ce bassin, dont l'entrée n'est accessible que par une ouverture de quelques lieues, est fermé de tous les côtés par des pays qui n'ont point de grande navigation. La France, par elle-même et par l'Espagne, son alliée, réunissant tous les moyens que peuvent donner l'établissement de Toulon, celui de Marseille, le port de Carthagène, etc., doit avoir dans la Méditerranée la supériorité de domination qu'elle voudra y acquérir. Les avantages immenses qui pourraient en résulter pour nous ont été négligés (1). »

En diplomate sagace, au fait des plus secrètes pensées politiques de nos rois et de nos ministres, Talleyrand rattachait ses propres conceptions à la longue tradition dont nous avons nous-même essayé de suivre la chaîne, depuis les origines de la France.

(1) *Essai sur Talleyrand*, par Sir Henry Lytton Bulwer, G. C. B., ancien ambassadeur. Traduit de l'anglais, par Georges Perrot, 1868.

« On serait encore encouragé dans cette manière de voir, dit-il, si l'on se reportait vers des époques antérieures de notre histoire. Ainsi, on verrait qu'au temps des Croisades l'Europe était précisément sur la route de ces idées. Le commerce de l'Asie, la liberté des communications avec cette riche partie de l'ancien monde étaient un des motifs secrets de guerre de quelques - uns des princes d'Occident contre les Califes de l'Arabie, contre les soudans de l'Égypte et les sultans de Nicomédie. La religion servait de prétexte à la politique, et la politique pouvait entrevoir déjà les avantages d'une navigation exclusive. Avec quelques succès prudemment ménagés, on aurait bientôt vu des colonies européennes se former sur les côtes de l'Égypte et de la Syrie. Et dans les guerres qu'auraient suscitées les jalousies et les rivalités des princes confédérés, la France, par sa position, aurait eu



TALLEYRAND.
(Bibliothèque Nationale.)

d'immenses avantages que plus tard elle n'a pu retrouver dans la lutte qu'a occasionnée la découverte de l'Amérique.... »

Le futur confident de Napoléon ne se bornait pas à consigner, dans des notes destinées à n'être connues que longtemps après sa mort, ses idées sur l'expansion de la France dans le vieux monde. En 1797, il présenta et lut à l'Institut deux mémoires, l'un consacré aux relations commerciales de l'Angleterre avec les États-Unis, l'autre à la colonisation.

« Celui-ci, dit sir Henry Lytton Bulwer, est même supérieur au précédent. L'auteur montre, car il entrevoyait alors ce qui, depuis, a eu lieu par degrés, l'impossibilité de continuer longtemps le travail au moyen des esclaves, ou de conserver les colonies qui en avaient besoin. Il prévoyait que de telles colonies avaient contre elles des sentiments qui, dans quelques années, à tort ou à raison, les balayeraient. Il cherchait d'autres établissements pour tenir lieu de ceux qui devaient disparaître ; et l'Égypte et la côte africaine sont les endroits vers lesquels, avec une singulière prescience, il dirigeait l'attention de son pays. Les habitants de sa patrie, il les décrit comme ayant, dans le sentiment de lassitude qu'ils éprouvaient alors, dans leur besoin d'excitation, et en beaucoup de cas, dans leurs déceptions et leurs désappointements, toute sorte de raisons de s'élancer vers des terres où ils trouveraient à la fois le repos, l'action aventureuse et le changement.

... « L'art de mettre les hommes à leur place est le premier de la science du gouvernement, mais celui de trouver la place des mécontents est à coup sûr le plus difficile ; et présenter à leur imagination des lointains, des perspectives où puissent se prendre leurs pensées et leurs désirs, est, je crois, une des solutions de cette difficulté sociale. »

Trois semaines après, Talleyrand devint ministre des Affaires étrangères, et sa longue carrière diplomatique ne devait lui fournir que deux occasions d'appliquer ou de voir appliquer ses idées : l'une, tout au commencement, est l'expédition d'Égypte ; l'autre, tout à la fin, est l'occupation d'Alger.

Dès que Bonaparte eut mis le pied sur la terre d'Égypte et qu'il eut assuré la sécurité de son armée, l'importance de l'Isthme de Suez pour le succès de sa politique et le développement économique de

sa nouvelle conquête lui sauta aux yeux. L'idée de nouer des relations avec l'Inde par la voie de Suez et de l'Arabie ne l'abandonnait pas. « Il paraît, écrit-il au Directoire, que notre arrivée en Égypte a donné une grande idée de notre puissance aux Indes et a produit un effet très défavorable aux Anglais; » et il lui annonçait en même temps l'arrivée à Suez d'un bâtiment amenant un Indien, qui apportait une lettre au commandant des forces françaises en Égypte. (17 décembre 1798.) Lui-même, le 25 janvier 1799, écrivit du Caire au sultan de Mysore, Tippou-Saïb : il l'informait de son désir de délivrer l'Hindoustan du joug anglais, le priait de correspondre avec lui par la voie de Mascate et de Moka, et même d'envoyer à Suez un émissaire habile et discret. Le même jour, Bonaparte écrit au chérif de la Mecque, à l'iman de Mascate, ses « entremetteurs », afin de les disposer à lui faciliter les moyens de correspondre avec l'Inde.

Jusqu'au mois de juin 1799, il informe le Directoire des relations que, grâce à la possession de Suez, il était arrivé à nouer avec Tippou-Saïb. Il avait emmené avec lui une commission de savants (1) : l'étude des moyens de frayer un passage à travers l'Isthme figurait dans le programme de cette commission. Bonaparte confia à une escouade d'ingénieurs d'élite le soin de procéder à des recherches techniques, et nous trouvons sous la plume même de celui qui les dirigea, Le Père, l'exposé le plus clair des raisons qui dictèrent au général en chef la résolution d'ouvrir un Canal maritime entre la Mer Rouge et la Méditerranée.

« Si l'on reconnaît, dit Le Père (2), que les deux voies du commerce de l'Inde par l'Égypte et par l'intérieur de la Perse se sont presque toujours maintenues et simultanément dans les différents siècles, il est constant qu'Alexandrie a toujours surpassé les autres

(1) La librairie Hachette vient de publier un volume de *Lettres écrites d'Égypte* par Étienne Geoffroy Saint-Hilaire à Cuvier, Jussieu, Lacépède, Monge etc., et recueillies et annotées par le Dr E.-I. Hamy, membre de l'Institut. Ces lettres fournissent les renseignements les plus précieux sur les travaux des savants composant la Commission d'Égypte.

(2) *Introduction au mémoire sur la communication de la Mer des Indes à la Méditerranée, à la Mer Rouge et l'Isthme de Soueys*, par M.-J. M. Le Père, ingénieur en chef, inspecteur divisionnaire au Corps impérial des Ponts et Chaussées; Membre de l'Institut d'Égypte.

villes, ses rivales, quoique le Canal qui aurait dû être si favorable à l'Égypte ne paraisse pas avoir été longtemps pratiqué.

« Ces dernières ont toutes subi des variations. Elles ont brillé successivement, les unes après la chute des autres. Mais, Alexandrie a constamment soutenu son éclat depuis les Ptolémées jusqu'à la conquête des Mahométans, pendant une période d'environ mille ans. On l'a vue depuis se ranimer encore et développer un grand commerce avec les Vénitiens. La découverte seule du Cap de Bonne-Espérance l'a jetée dans l'état de médiocrité où nous la voyons aujourd'hui. Cependant, malgré ce désavantage, le commerce de l'Inde par l'Égypte se soutient encore avec un reste de force, à côté même de celui qui se fait maintenant par la Mer Atlantique. En effet, la ville du Kaire traitait avant la guerre (1) pour environ 150 millions d'affaires ; et l'on sait que la très grande partie de ce commerce consistait en objets apportés de Soueys et de Geddah (2), et en argent ou marchandises d'Europe pour en faire l'échange, les denrées propres au pays ne formant que la moindre partie de l'exportation.



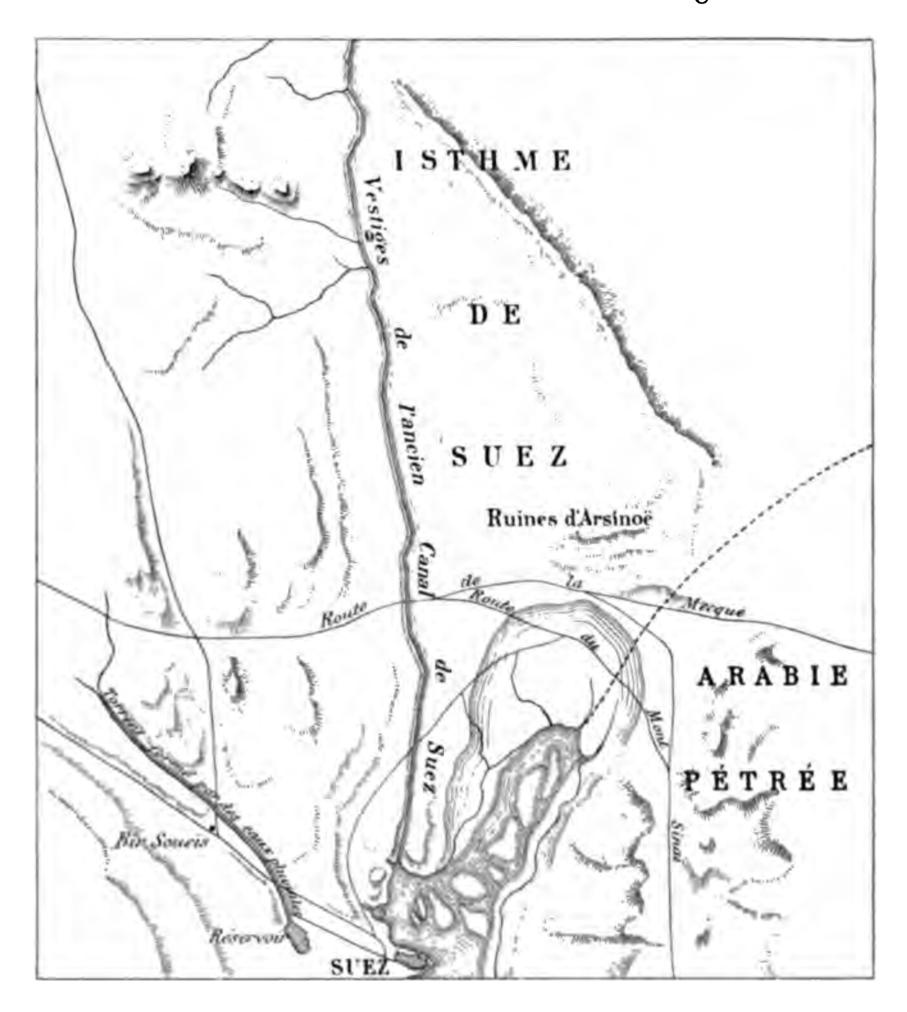
LE PÈRE.
D'après Lepère.

« Cette supériorité naturelle à l'Égypte serait susceptible de s'accroître considérablement encore si le gouvernement européen qui y établirait une colonie exécutait enfin ce projet de Canal, dont l'utilité a généralement été reconnue, et par les anciens maîtres de cette contrée et par ceux qui s'en sont depuis emparés. Toutes ces puis-

(1) Avant l'expédition d'Égypte.
(2) Djeddah, sur la Mer Rouge et la côte d'Arabie.

sances se sont successivement occupées, avec plus ou moins de succès, de l'exécution de cette belle entreprise.

« Il est sans doute inutile de s'étendre sur les avantages d'un Canal



VESTIGES DU CANAL DES PHARAONS, ENTRE SUEZ ET LES LACS AMERS.

en comparaison d'une communication par terre et d'observer que la partie de l'Isthme où celui-ci fut projeté étant, en Égypte même, la moindre distance de la Mer Rouge au Nil, le commerce des pèlerins de la Mekke, soit pour Damas et l'intérieur de l'Asie, soit pour le

Kaire, Alexandrie et les côtes d'Afrique, et enfin celui des caravanes de Qoceyr à Qené, ne suivraient plus désormais qu'une même route. Un résultat bien plus important encore, c'est que la voie de l'Égypte qui est, comme on l'a déjà dit, la plus courte des quatre principales que nous avons observées dans les différents siècles, deviendrait, par ce moyen, aussi continue, aussi uniforme, en quelque sorte, pour les navigateurs, que celle du Cap de Bonne-Espérance, et en même temps plus exclusive pour ceux qui en seraient les maîtres. Toutes les raisons qui ont fait préférer cette dernière depuis trois cents ans s'évanouiraient donc entièrement en faveur des propriétaires de l'Égypte, auxquels on peut supposer d'ailleurs des flottes et des ports sur la Mer Rouge et en Arabie, la force nécessaire pour fonder et maintenir des établissements dans l'Inde, si le besoin s'en faisait sentir, et, enfin, toutes les ressources que possèdent communément les principales puissances de l'Europe.

« ... Toutes ces considérations réunies en faveur de l'Égypte firent sans doute concevoir au gouvernement français le projet d'y former des établissements.

« Nous ne nous permettrons pas d'exposer les causes successives qui ont donné à cette expédition toujours mémorable un caractère de conquête. A peine le général Bonaparte était-il maître de l'Égypte qu'il porta ses regards et ses pas vers l'Isthme de Soueys, où exista l'ancienne communication des deux mers; et il est probable que, par un séjour prolongé en Égypte, il aurait enfin exécuté la construction de ce Canal fameux, dans laquelle ses prédécesseurs avaient échoué ou seulement obtenu de faibles succès. Il a prouvé, du moins, par son empressement à en faire lui-même la première reconnaissance, l'intérêt qu'excitait en lui ce monument de l'ancienne industrie. Il en découvrit le premier les traces au milieu du désert et, dès ce moment, il nous chargea du travail qui fait l'objet de ce *mémoire*. Ce sont les restes de ce Canal, encore existants, que nous avons retrouvés sur presque toute sa longueur. C'est la possibilité de le rétablir et de rendre continue la communication, par eau, de la Mer Rouge à Alexandrie, et même plus

directe vers Péluse, que nous entreprenons de faire connaître.

« ... Le général Bonaparte, nous ayant demandé, lors de son départ du Kaire, ce qu'on pouvait espérer du rétablissement du canal de Soueys, nous l'assurâmes qu'il paraissait facile de rouvrir ce Canal, et même avec plus d'avantages qu'il n'en présenta jamais.

« *Eh bien*, nous dit-il, *la chose est grande! Publiez un mémoire et forcez le gouvernement turk à trouver, dans l'exécution de ce projet, et son intérêt et sa gloire.* »

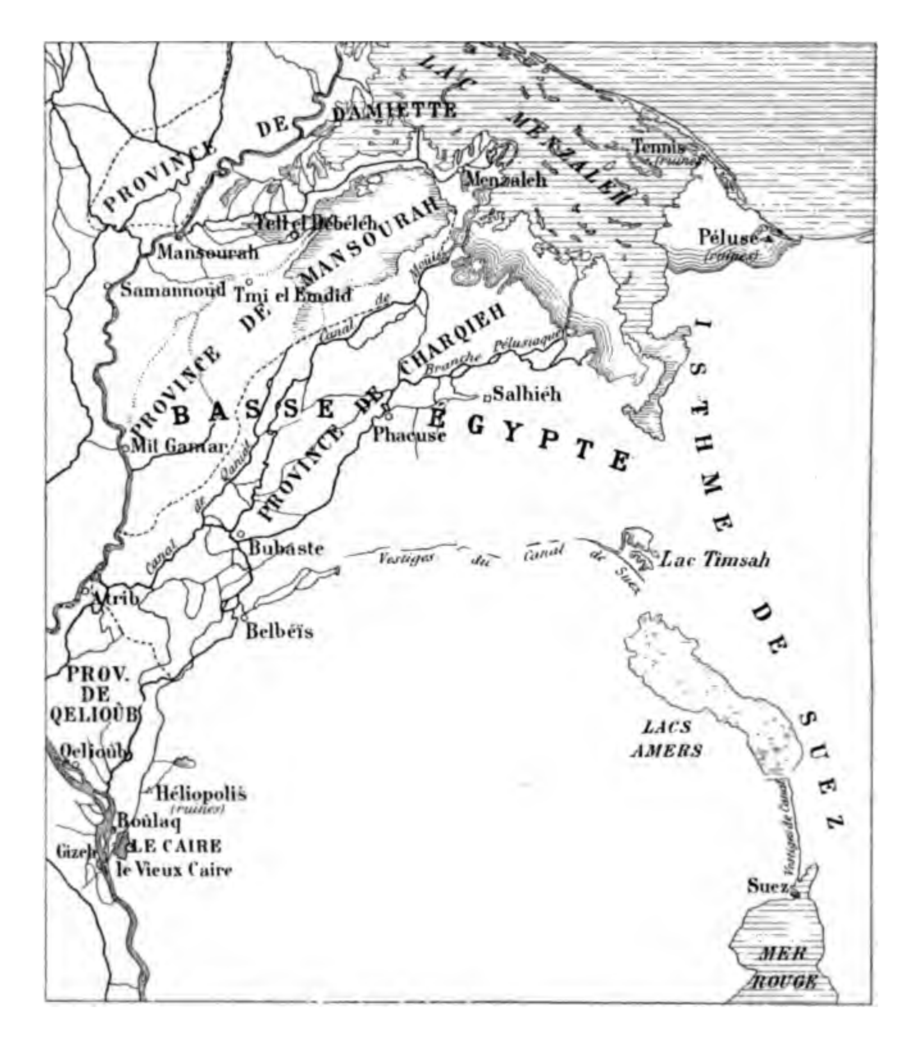


MONGE.
D'après Lepère.

Ces recherches sont, en effet, au nombre de celles auxquelles le général en chef prit une part personnelle. Il quitta le Caire le 24 décembre 1798, accompagné des généraux Berthier et Caffarelli, du contre-amiral Gantheaume, et de plusieurs membres de l'Institut d'Égypte, parmi lesquels Le Père, ingénieur en chef, Monge, Berthollet et Costaz. Son désir était d'explorer l'emplacement de l'ancien Canal entre la Mer Rouge et les lacs Amers. C'est au cours de cette excursion que Bonaparte fut surpris avec son escorte, au milieu de la nuit, dans des lagunes que recouvrait la marée montante, et faillit se noyer. Il put néanmoins suivre les traces de l'ancien Canal sur environ 5 lieues; puis, satisfait de cette découverte, il fit un nouveau trajet de 3 lieues, accompagné seulement du général Berthier, et rejoignit heureusement la caravane. Celle-ci revint au Caire en faisant, dans la vallée de l'Ouadi-Toumilat, une pointe qui lui permit de relever encore les traces de l'ancien Canal sur une autre partie de son parcours.

Après cette première reconnaissance, qui acheva de convaincre Bonaparte de la possibilité de son projet, Le Père partit du Caire en

janvier 1799, accompagné de son frère, Gratien Le Père, de Saint-Genis, Dubois, Chabrol, Fèvre, Devilliers, Alibert et Duchanoy,



VESTIGES DU CANAL DES PHARAONS ENTRE BUBASTE ET LE LAC TIMSAH.

tous ingénieurs ou élèves ingénieurs. La mission opéra dans le lit de l'ancien Canal, dans le bassin des lacs Amers et dans l'Ouadi-Toumilat. Elle observa que la largeur de ce Canal variait entre 35 et 40 mètres, que sa profondeur, plus irrégulière, n'excédait pas

7 ou 8 mètres, enfin que son lit et le sol de la plaine de Suez étant très peu élevés au-dessus du niveau de la mer, il serait facile de porter les eaux de celle-ci dans les lacs, au moyen d'une rigole profonde de quelques pieds. Elle rentra au Caire le 9 février 1799, au moment où l'armée de Bonaparte marchait sur la Syrie.

Faute d'une escorte qui ne pouvait plus leur être fournie, les ingénieurs ne reprirent leurs travaux qu'en septembre 1799. Ils retrouvèrent intacts les piquets qu'ils avaient plantés aux lacs Amers et continuèrent leurs levés topographiques jusqu'à la 89e station. La seconde partie du nivellement était terminée.



BERTHOLLET.
d'après Lepère.

Au mois de novembre 1799, la mission se divisa en deux brigades, pour continuer le nivellement jusqu'à la Méditerranée, établir les hauteurs respectives des deux mers, rattacher cette dernière fraction du nivellement au Nil, près du Caire, et trouver la pente que Le Père présumait exister entre le lit du fleuve en ce point et le fond du golfe à Suez. Ce fut la période la plus difficile et la plus mouvementée de ses opérations. La première brigade, sous la direction de Le Père, procéda au nivellement du terrain compris entre la limite sud du Menzaleh et la Méditerranée, et rattacha ce nivellement aux plus hautes laisses de la mer, à l'embouchure Pélusiaque. La seconde brigade, conduite par l'ingénieur Frère et chargée d'établir la pente du Nil du Caire à la Méditerranée, n'obtint que des résultats insuffisants. Toutes deux étaient de retour au Caire en décembre 1799.

Le 29 octobre 1800, Le Père fit une dernière exploration pour aller juger de la crue du Nil dans l'Ouâdy. L'inondation exception-

nellement forte, gêna l'ingénieur en chef et ses auxiliaires. Ils trouvèrent les digues rompues, et se livrèrent à des fouilles archéologiques, ainsi qu'à des reconnaissances autour de Suez, en compagnie du commandant de cette place, l'adjudant général Tarayre. Ils revinrent au Caire par la vallée de l'Égarement.

Deux choses frappent le lecteur en parcourant le rapport de Le Père sur sa mission : les difficultés infinies contre lesquelles il dut lutter; la conscience et le zèle avec lesquels il s'acquitta de sa tâche. A chaque instant, le manque d'eau force la mission à regagner Suez ou le Caire, en laissant ses travaux inachevés ; la campagne de Syrie les interrompt pendant six mois; le défaut de matériel et de moyens de transport entraîne une perte de temps; les attaques de l'ennemi, la trahison d'un guide met en péril les ingénieurs, isolés du reste des troupes françaises; la crue excessive du Nil les empêche de suivre la direction des anciens canaux : ainsi tout, causes naturelles et causes humaines, semble s'être donné le mot pour grossir le journal de voyage, aux dépens des tables de nivellement.

« Nos opérations, dit Le Père, devaient être accélérées par diverses considérations ; car les ennemis faisaient de fréquentes excursions, et l'Isthme pouvait devenir le théâtre des premières actions. L'activité était encore nécessaire à cause de nos escortes qui, placées au cœur des déserts, y éprouvaient tous les besoins et ne recevaient que de mauvaise eau, que nous ne pouvions même leur distribuer qu'avec une sévère économie. »

Le Père s'est rendu compte lui-même du doute que ces incidents pouvaient jeter sur l'exactitude de ses calculs. Il a tenu à écarter d'avance tout soupçon de légèreté en faisant connaître la méthode rigoureuse à laquelle ses compagnons et lui se sont astreints. « Un doute, dit-il, est un motif suffisant pour reprendre l'opération jusqu'à son origine. Aussi, plusieurs fois, n'avons-nous pas hésité de remonter à plus d'une lieue pour dissiper des doutes de cette nature.... Cet aveu fait assez voir combien nous avons dû mettre de soins pour nous affranchir de toute espèce d'inquiétude, et pour acquérir dans nos résultats la confiance que nous voulions nous-

mêmes inspirer.... L'importance et les difficultés d'une semblable opération, qui n'a pu être vérifiée par une seconde, nous font un devoir de rassembler sous un seul point de vue toutes les circonstances qui peuvent en établir et attester la précision. » Et en quelques mots, Le Père met le lecteur au courant des procédés techniques dont il a fait usage. Mais il ne dissimule pas son regret de n'avoir pu effectuer une vérification dans des conditions plus normales, et les motifs impérieux qu'il a soin de donner pour justifier cette lacune, en révèlent eux-mêmes toute l'importance. Des difficultés de toutes sortes ont donc contrarié les recherches de Le Père, rendu vaines ses précautions et sa méthode, vicié ses calculs, empêché le contrôle de ses opérations : c'est ainsi que s'explique son erreur sur le niveau des deux mers.



COSTAZ.
D'après Lepere

Dès son retour au Caire, Le Père adressa au Premier Consul un Rapport dans lequel, sans lui rendre compte des résultats scientifiques de sa mission, il pose la conclusion qu'il en a tirée, en proposant la réouverture de l'ancien Canal de la Mer Rouge au Nil.

Rapport de l'Ingénieur en chef, Directeur général des Ponts et Chaussées, au Premier Consul de la République française.

Au Kaire, le 15 frimaire an 9 (6 décembre 1800).

« Citoyen Premier Consul,

« Témoin du vif intérêt que vous avez montré dans la reconnaissance des vestiges de l'ancien Canal de Soueys, chargé par des instructions spéciales d'ajouter à cette première reconnaissance des

résultats géométriques, et de vérifier par des nivellements la possibilité de rétablir la communication des deux mers, j'ai constamment fait naître et saisi les occasions d'accroître mes recherches, et de remplir cette tâche importante que vous m'avez confiée.

« Les événements qui se sont rapidement succédé ont rendu le travail long et pénible ; mais les ingénieurs Gratien Le Père, Saint-Genis, Chabrol et Fèvre, appelés à y concourir plus particulièrement, ainsi que MM. Favier, Dubois, Devilliers et Duchanoy, m'ont si bien secondé que j'ai pu enfin le terminer.

« Je dois beaucoup encore au zèle éclairé des officiers généraux qui commandaient dans cette partie de l'Égypte ; car les mouvements de l'ennemi nous ont aussi contrariés, en nous faisant quelquefois rétrograder et suspendre nos opérations. A l'époque où l'évacuation était près de s'effectuer, j'espérais, citoyen Premier Consul, vous porter ce travail, que je croyais complet, quand la crue extraordinairement abondante de cette année vint encore y ajouter une preuve heureuse et matérielle de l'exactitude de nos résultats.

« J'ai vu, dans une reconnaissance récente, que le Nil s'est répandu dans l'Ouâdy (la vallée), qu'il a franchi la limite ordinaire de sa portée, qui est de huit à neuf lieues au nord-est de Belbeys, et qu'en ouvrant la digue qui fixe cette limite il s'est répandu vers l'est jusqu'à l'extrémité de l'Ouâdy et près des ruines de Serapeum qu'on trouve au nord du bassin des lacs Amers.

« Dans cette crue, qui était de deux coudées plus forte que celle de l'an 8 (1799), le Nil a porté des eaux en très grande abondance à douze lieues de Soueys, et à quatre lieues seulement de la pointe nord du lac Menzaleh, au Râs El Moyeh, qu'on est obligé de doubler pour se rendre de Sâlehyed à Qâtyeh, quand la route directe est fermée par l'inondation.

« La possibilité de verser à peu de frais les eaux de la Mer Rouge dans les lacs Amers, dont le sol, dans la partie centrale, est de plus de cinquante pieds au-dessous de la haute mer, nous est également démontrée.

« La connaissance acquise des localités facilite aujourd'hui la lecture du texte des auteurs anciens sur l'étendue, la direction et l'usage de ce Canal, et sur les changements opérés par les souve-



LES LACS AMERS.
D'après l'Atlas de la Commission d'Égypte.

rains qui en ont successivement tenté ou effectué le rétablissement. Les derniers appartiennent aux Arabes qui, par l'ordre d'Omar, jetèrent le Canal du Prince des Fidèles, ou de Trajan, dans l'ancien Canal des rois, vers A'bbâçeh, de manière à pouvoir naviguer du Kaire à

Soueys, dont le trajet pouvait être de cinquante lieues. Le nivellement comporte cette étendue et on l'a prolongé de quinze autres lieues jusqu'à la Méditerranée, près de l'ancienne Péluse, pour connaître le niveau respectif des deux mers. Il a été rapporté à la colonne de Meqyâs, qui donne la mesure des crues du Nil ; et enfin on l'a rattaché, en nivelant, sur une ligne transversale de la vallée du Nil, à un repère invariable, pris à l'angle nord-est du rocher sur lequel repose la grande pyramide.

« Plus j'y ai réfléchi, citoyen Premier Consul (et j'apprécie toutes les conséquences d'une opinion hasardée), plus je me suis convaincu que le rétablissement du Canal ne présente aucune difficulté majeure. Au moyen d'écluses, ouvrages d'invention moderne, on pourra profiter plus avantageusement des eaux du Nil pendant toute la durée des crues, quel que soit le niveau variable de ces eaux par rapport à celui de la Mer Rouge, également variable par l'effet des marées. C'est dans cette considération que je vois les difficultés qui durent essentiellement contribuer à l'abandon de cette navigation chez les anciens.

« Je pense qu'une bonne administration doit garantir l'entretien du Canal, qui exigera des soins sur quelques points de son cours, à cause de sa proximité des dunes dont la formation est due à la mobilité des sables du désert. Il est encore des considérations secondaires dont l'analyse fera l'objet du mémoire que je produirai à l'appui des plans et détails qui y sont relatifs. Mais, c'est à Paris seulement qu'il est possible de faire graver les cartes et d'obtenir le complément des données nécessaires à une rédaction définitive.

« Dans une spéculation politique et commerciale de cette importance, la dépense qu'exigera le rétablissement du Canal semble être le dernier des obstacles ; car, dût-elle monter de 25 à 30 millions, quel intérêt ne doit-on pas se promettre de ces avances, si elles ont pour objet le retour des richesses et du commerce de l'Inde par sa route primitive et naturelle ?

« Les frais d'entretien pourraient être encore avantageusement couverts par la mise en valeur de beaucoup de terres incultes dans

l'Ouâdy, par les péages et autres droits éventuels. Mais, je crois, citoyen Premier Consul, que le rétablissement du Canal des deux mers est nécessairement soumis à l'état présent de la navigation du golfe Arabique. Cependant, je ne doute pas que, d'une part, une politique ombrageuse, et, de l'autre, l'impéritie des marins du pays, n'aient beaucoup exagéré les dangers de cette navigation. C'est donc aux navigateurs instruits à résoudre cette question préalable, après l'avoir considérée par rapport au temps et à la durée des moussons, et aux difficultés de la navigation de ce golfe.

« Le port de Soueys est, d'ailleurs, susceptible d'être amélioré quel que soit l'état d'abandon qu'il ait éprouvé. »

⁂

Ce rapport ne donnait qu'un aperçu des conclusions de Le Père; il les a développées dans un mémoire publié plus tard, sous l'Empire, et inséré dans la collection des travaux de la Commission d'Égypte (1).

Le Père a basé ses calculs sur : « les crues du Nil, dont les mouvements journaliers ont été observés et consignés pendant trois années consécutives ; les marées du golfe Arabique à Soueys ; celles de la Méditerranée sur la côte de la baie de Faramâ, au nord des vestiges de Péluse ; le niveau respectif des différents points du sol de l'Isthme, tant sur la direction de l'ancien Canal que sur celle qui en dérive, du Mouqfâr à la bouche de Tyneh ».

Ayant adopté ce plan général de comparaison, Le Père rassemble les résultats numériques que nous résumons dans le tableau suivant, et qui sont, pour ainsi dire, les « considérants » de son jugement.

TABLEAU

1° Pente du Nil, aux termes des bonnes crues, du Caire à la Méditerranée = $39^{d}\ 7^{p}\ 3^{l}$, soit 9 pouces par lieue.

(1) Le mémoire Le Père, rédigé au retour d'Égypte, fut présenté au Premier Consul le 24 août 1803. Celui-ci en ordonna la publication. L'impression en fut différée parce que ce mémoire se rattachait naturellement à l'ouvrage de la Commission d'Égypte, dont la première livraison ne put paraître qu'en 1808.

2° Pente générale aux basses eaux = 16 pieds 3 pouces, soit 4 pouces par lieue.

3° Supériorité du niveau du Nil, dans les hautes eaux, au niveau de la haute mer à Suez = 9^{d} 1° 3^{l} ; de la basse mer au même endroit = 14^{d} 7° 3^{l}.

4° Différence de niveau entre les hautes marées à Suez et les basses mers à Tyneh = 30^{d} 6°.

5° Pente entre le niveau des eaux à Bubaste et celui de la mer à Suez = 3 ou 4 pieds, en temps de basse mer seulement.

6° Niveau des eaux repérées le 4 brumaire an IX (26 octobre 1800) dans le Canal vis-à-vis du Mouqfâr = un terme moyen de la pente totale du Nil.

7° Niveau auquel les eaux s'élevaient en brumaire an IX (octobre et novembre 1800) sur le sol des puits de Sabah Byar = 8 à 9 pieds. Surface qu'elles couvraient au pourtour du Djebel Krayeh=2 à 3 000 arpents.

8° Hauteur d'eau que le bassin des lacs Amers est susceptible de recevoir = 50 pieds.

9° Hauteur d'eau que le Canal serait susceptible d'avoir à son débouché dans les lacs = 12 à 15 pieds.

10° Niveau moyen des plus hautes aux plus basses eaux de la Mer Rouge = celui des eaux du Nil au milieu de sa crue, sous une même latitude entre Suez et le Caire.

« Il est donc certain, d'après l'examen de ces résultats, dit Le Père, que les eaux de la Mer Rouge sont susceptibles de couvrir les terres du Delta, et que les craintes de cette submersion n'étaient que trop fondées chez les anciens, dans ces temps reculés où le Delta et le lit même du Nil étaient incontestablement moins élevés. »

Cette constatation erronée dictait à Le Père la solution à laquelle il s'arrêta. Il propose donc de s'en tenir à de simples canaux de dérivation, c'est-à-dire à la conception des anciens, complétée et fécondée par les ressources de la science moderne.

« Créer, dit-il, pour le mouvement commercial de l'intérieur de l'Égypte et pour le transit avec transbordement, un Canal partant

d'Alexandrie et aboutissant à Suez par une série de biefs avec écluses ;

« Créer, pour le transit des navires d'une mer à l'autre, un Canal dérivé du Nil également à écluses, et aboutissant, d'un côté, à Péluse, dans la Méditerranée ; de l'autre côté, à Suez, dans la Mer Rouge. »

Outre ces deux projets, ou plutôt ces deux parties de son projet d'ensemble, Le Père discute divers tracés ayant pour objet la réunion directe de la Méditerranée à la Mer Rouge. Mais il leur oppose rédhibitoirement une différence de niveau de vingt-neuf pieds entre les deux mers. D'autre part, l'aptitude de la plage de Péluse et de la côte du Delta à recevoir un établissement solide et durable ne laisse pas de lui inspirer des doutes.

Le Canal transversal d'Alexandrie à Suez devait se composer de six parties : le Canal dit d'Alexandrie, conduisant de cette ville à Ramanyeh, sur la branche de Rosette ; — la branche de *Rosette*, de *Ramanyeh* à *Boulak* ; — le Canal dit *du Caire*, de Boulak à l'*Ouâdy* ; — le Canal dit *de l'Ouâdy* au *Serapeum* ; — le bassin des *lacs Amers*, du *Serapeum* au seuil de *Chalouf* ;— le Canal maritime entre le seuil de *Chalouf* et *Suez*.

Le Canal d'Alexandrie, dérivé du Nil à Ramanyeh, devait se composer de deux biefs, dont l'un, de Ramanyeh à Birket, aurait 42 kilomètres de longueur, et l'autre, de Birket au lac Mareotis, 45 kilomètres. Deux écluses feraient communiquer le premier bief avec le second, et le second avec le lac Mareotis, par où la navigation continuerait jusqu'à Alexandrie d'une part, et jusqu'à Aboukir d'autre part. Un aqueduc, traversant le lac, alimenterait Alexandrie. Ce projet, assurant à la fois la navigation et l'alimentation d'Alexandrie, a été repris et exécuté plus tard par Mehemet-Ali, sous le nom de Canal Mahmoudieh.

Depuis Ramanyeh, le Canal projeté se confondait avec la branche de Rosette sur un parcours de 120 kilomètres. Celle-ci serait mise en état de permettre à des vaisseaux d'un faible tonnage de remonter le Nil jusqu'à Boulak, d'où ils pourraient gagner l'Ouâdy, soit par la

branche de Damiette et le Canal de Moeys, soit par le Canal du Caire.

Le troisième tronçon n'était que la reconstitution de l'ancien Canal de Trajan ou d'Adrien, réparé par Omar, pour alimenter le Canal de Necos. Parti de Boulak, il longeait Héliopolis et aboutissait à l'Ouâdy en un point appelé *digue de Sénéka*. Il avait 80 kilomètres de longueur, et on le nommait, depuis Omar, Canal du *Prince des Fidèles*. Le projet de Le Père l'agrandissait jusqu'à lui permettre d'avoir 6 mètres d'eau à l'époque des crues, avec des berges de 1^{m}50 au-dessus de ce niveau; et lui donnait deux écluses à sas, l'une du côté de Boulak, l'autre à Sénéka.

Le Canal de l'Ouâdy, ancien Canal de Necos restauré, devait avoir une écluse à sa jonction avec les lacs Amers, au Serapeum. Sa longueur eût été de 72 kilomètres.

Le bassin des lacs Amers, long de 40 kilomètres, devait être alimenté par l'eau du Nil, déversée par l'écluse du Serapeum. Une autre écluse à sas devait le fermer du côté du seuil de Chalouf. Son niveau serait maintenu à la hauteur des basses eaux de la Mer Rouge. Enfin la communication eût été rétablie par une tranchée entre le bassin des lacs Amers et le golfe de Suez.

Tel était le projet de Le Père; il trouva, à l'époque même de sa publication, des contradicteurs autorisés. Le géomètre Laplace et l'un des collègues de Le Père à l'Institut d'Égypte, Fourier, déclarèrent que la prétendue inégalité de niveau des deux mers était en désaccord avec les lois naturelles de l'équilibre des eaux.

Mais, abstraction faite de cette erreur, le Canal projeté par Le Père donnait prise à trois objections, dont les deux premières sont dirigées contre son exécution, et la troisième contre son utilité.

« L'exécution simultanée des deux voies projetées, dit M. Olivier Ritt (1), devait détourner de l'irrigation une quantité d'eau énorme, au préjudice de la culture des provinces traversées par les différents canaux à creuser à nouveau. Le remplissage du bassin des lacs Amers au moyen de l'eau du Nil aurait réclamé un débit dépassant

(1) *Histoire de l'Isthme de Suez*, par Olivier Ritt. 1869.

les prévisions ordinaires. Il ne faut pas oublier qu'il s'agissait de créer une nappe d'eau de 7 à 8 mètres de hauteur et de plus de 200 millions de mètres carrés de surface à la ligne de niveau. Avec la réduction provenant de l'inclinaison des plages et de la surface restreinte de la cuvette, mais compte tenu, d'un autre côté, des pertes par évaporation et par absorption, c'était un volume de 1 700 millions de mètres cubes d'eau à fournir. Enfin, une fois le remplissage opéré, il y avait à combattre continuellement les pertes par évaporation, par absorption et par éclusées ; et, dans le calcul de ces pertes, on devait faire entrer en ligne de compte l'immense surface, non pas seulement des lacs Amers, mais du parcours de près de 500 kilomètres des canaux.

« Il est permis de douter que Le Père ait cherché à reconnaître exactement si le volume total d'eau destiné à pourvoir à tous ces besoins pouvait en réalité passer par les ouvrages d'art mentionnés dans son projet, et si le Nil y suffirait sans de grands inconvénients.

« Le Père avoue bien que les deux objections précédentes l'avaient frappé, puisqu'il admet que les canaux projetés ne devaient servir que pendant la saison des crues, soit, selon lui, du mois d'août au mois de mars. Il nous semble que c'est être très large que d'évaluer à huit mois la période pendant laquelle on peut impunément faire de grands emprunts au Nil.

« Mais, en acceptant même ce chiffre, il n'en ressort pas moins de la déclaration de Le Père que les canaux n'auraient servi que pendant les deux tiers de l'année. C'eût été déjà un grave défaut pour la navigation intérieure, mais bien plus grave encore pour le transit entre les deux mers ; car la saison de la crue du Nil ne correspondant pas avec la mousson favorable à la navigation de la Mer Rouge, dans la direction de Suez à Aden, l'intermittence de l'usage du Canal de jonction des deux mers exposait le commerce aux retards les plus préjudiciables dans les voyages de l'Occident vers l'Orient, à une époque où l'on n'avait pas la vapeur pour marcher contre le flot et les vents. »

A le prendre au pied de la lettre, il semble que le mémoire de Le Père ait retardé l'adoption de la véritable solution naturelle du problème, en faisant donner la préférence à des canaux dérivés du Nil. A considérer les choses de plus haut, il a tout de même fait faire un pas à la question, en apportant dans la discussion, qu'il ranima, l'expression définitive de l'une des deux opinions en présence. Désormais, ceux qu'une sorte d'instinct avertit de l'inanité de cet obstacle, comme l'ingénieur Bourdaloue et surtout M. de Lesseps, surent à qui s'attaquer. Réfuter le mémoire de Le Père fut l'objectif de ceux qu'il n'avait pas convaincus, et le retentissement même de cet ouvrage, le prestige impérissable des événements auxquels il devait sa naissance contribuèrent grandement à ramener sur la question de Suez des attentions depuis quelque temps distraites.

Quant au Premier Consul, la lecture du rapport de Lepère ne fit que fortifier en lui les projets qu'il avait conçus pendant l'expédition d'Égypte et nous en trouvons la preuve dans la lettre qu'il adressa à l'empereur de Russie, Alexandre Ier, le 27 février 1801.

« Les Anglais tentent un débarquement dans l'Égypte. L'intérêt de toutes les puissances de la Méditerranée, comme de celle de la Mer Noire, est que l'Égypte reste à la France. Le Canal de Suez, qui joindrait les mers de l'Inde à la Méditerranée, est déjà tracé. C'est un travail facile et de peu de temps, qui peut produire des avantages incalculables au commerce russe. Si V. M. est toujours dans l'opinion, qu'elle a manifestée souvent, de faire faire une partie du commerce du Nord par le Midi, elle peut attacher son nom à une aussi grande entreprise, qui aura tant d'influence sur la situation future du continent, en intervenant auprès de la Porte dans les affaires d'Égypte. »

*
* *

Cet hommage rendu à l'énorme influence de la campagne d'Égypte sur le percement de l'Isthme de Suez, convenons que ses résultats immédiats, en ce qui concerne le commerce, furent très fâcheux. Elle acheva la ruine du commerce français dans le Levant, et le fit passer entre les mains des Grecs. Au moment même où l'armée française remportait la victoire d'Héliopolis, les établissements de nos négociants au Caire étaient saccagés, la « contrée » livrée aux flammes, les résidents massacrés. Le commerce de la France en Égypte ne se releva pas de ce coup. « Il n'existe actuellement, et depuis le retour de l'armée française, dit un Mémoire rédigé en l'an XIII, aucun établissement français en Égypte, quoiqu'il y ait des agents du gouvernement au Caire, à Alexandrie et à Rosette (1). »

Ce témoignage prouve que la mission confiée en 1800 par Talleyrand au sieur Poussielgue, de restaurer le commerce du Levant par un nouvel accord avec le Sultan, était restée, du moins en ce qui concerne l'Égypte, sans résultats.

Ces désastres ne purent effacer cependant la conception de l'ouverture d'une route vers les Indes à travers l'Isthme de Suez. Pendant le Consulat, M. de Sinety, dans un *Mémoire sur la liberté du commerce de l'Inde*, remit en avant le projet qu'il avait esquissé devant l'Assemblée nationale. Son objectif est encore très terre à terre, purement pratique : c'est toujours l'approvisionnement de l'empire turc en produits des Indes par Marseille. Le passage de ces marchandises par la Mer Rouge n'apparaît à M. de Sinety que comme un accessoire de son plan, comme une conséquence d'où il pourrait résulter de grands avantages.

« Pour la solution de cet important problème, dit-il, que l'intérêt privé ne cesse de renouveler en alarmant l'intérêt public, il est important de développer une grande idée, en politique et en commerce, que cette question fait naître en faveur des ports de France

(1) *Memoire sur les causes du defaut d'etablissements français dans quelques-unes des Echelles*... 17 vendémiaire an XIII.

situés sur la Méditerranée.... L'empire ottoman fait le commerce de l'Inde à grands frais et à grands dangers, par le moyen des caravanes. Ses peuples peu éclairés, peu industrieux et écrasés par des lois despotiques, ne peuvent s'élever aux idées libérales de spéculation, d'économie commerciale, et d'émulation que la seule liberté peut faire naître et encourager. Que ne doit-on pas espérer au contraire de la nation française? Son expérience, son activité et surtout son génie industrieux et entreprenant fourniront aux négociants marseillais les moyens de se rendre maîtres du commerce des mahométans dans l'Inde. Ils deviendront bientôt leurs uniques facteurs, soit par les retours par le Cap de Bonne-Espérance, soit par la route des caravanes dont ils sauront diminuer les frais et les dangers. Déjà cette heureuse révolution se serait opérée en partie si le privilège exclusif de la dernière Compagnie des Indes n'avait pas enchaîné la liberté au moment où les spéculations de quelques négociants recommandables de Marseille tendaient à réaliser cette grande entreprise, et si, depuis lors, la tourmente révolutionnaire et surtout l'impolitique abolition de la franchise du port de Marseille n'avaient pas anéanti son commerce.

« Parvenue un jour au terme d'une si heureuse entreprise, la nation française n'aura plus aucune rivale à craindre pour le commerce de l'Inde....

« ... Si l'on considère les spéculations que peuvent faire nos négociants des ports de la Méditerranée pour fournir à l'empire ottoman des marchandises indiennes, on verra qu'ils pourront bientôt s'ouvrir une nouvelle route dans l'Inde qui donnerait à la nation française presque exclusivement tout le commerce de cette riche partie du monde. Ce projet n'est point une spéculation chimérique. Conçu depuis bien des années par des négociants marseillais, l'exécution en a été merveilleusement tentée par le héros immortel qui nous gouverne, et il l'aurait réalisée, si les traités de paix que sa sagesse avait conclus avec les puissances ennemies de la République n'avaient pas été inopinément rompus par les intrigues d'une nouvelle coalition contre la France, formée par le ministère angleis jus-

tement effrayé par l'importance de l'entreprise du conquérant de l'Égypte. »

M. de Sinety ne pouvait savoir que, Premier Consul et Empereur, Napoléon n'abandonnerait jamais complètement le projet d'abattre la puissance anglaise dans l'Inde et de contraindre ainsi l'Angleterre à capituler (1). Ce but, il essaya de l'atteindre par toutes les voies qui s'offraient à lui, par celles-là mêmes que d'autres hommes d'État s'étaient efforcés d'ouvrir au commerce : par Suez en 1798; par l'Asie centrale en 1800; par le Cap en 1805; de nouveau, par l'Afghanistan et la Perse en 1808, peut-être même en 1811. C'est dans ce but qu'il négocia avec Paul Ier le plan d'une expédition franco-russe contre l'Inde; qu'il envoya en mission dans le Levant Sebastiani, qui l'informait que « 6 000 Français suffiraient aujourd'hui pour reconquérir l'Égypte »; qu'il nomma le général Decaen capitaine-général des établissements de l'Inde et le chargea d'une inspection à l'île de France; qu'il fit partir le général Gardane pour la Perse, qu'il écrivit à Alexandre Ier la lettre dont nous avons donné le texte et une seconde le 2 février 1808; qu'il entreprit, ajoutent quelques historiens, l'expédition de Russie. Cette constante préoccupation d'atteindre l'Angleterre dans l'Inde fit que la pensée de l'Égypte ne cessa jamais de hanter l'esprit de Napoléon; elle fit aussi que, dans l'Égypte, il voyait avant tout Suez. « Les Anglais ont frémi de nous voir occuper l'Égypte, dira-t-il à Sainte-Hélène. Nous montrions à l'Europe le vrai moyen de les priver de l'Inde. »

Ainsi la question de Suez, devenue le point culminant de la question d'Égypte, prenait de plus en plus le caractère d'une lutte d'influence entre la France et l'Angleterre. C'est « l'aile droite de l'armée d'Angleterre » que Bonaparte avait conduite sur les bords du Nil, et c'est la retraite de cette armée devant les troupes anglaises qui clôt la période que nous venons d'étudier. C'est l'Angleterre que les Français trouveront contre eux dans leur lutte en faveur de

(1) Cf. *Un siècle d'expansion coloniale française 1800-1900.* — Marcel Dubois et A. Terrier.

Mehemet-Ali et de leur propre influence en Égypte. C'est sa résistance que M. de Lesseps devra vaincre pour mener à bien sa grande entreprise. Ce n'est plus de Constantinople ni du Caire, mais bien de Londres, que viendront désormais l'opposition et les embûches, et si quelqu'un, en Europe, est convaincu du pas que la question a fait depuis 1798 vers sa solution, c'est bien le cabinet de Saint-James.



BONAPARTE ENTRANT AU CAIRE.
Statuette par Gérôme.



CITADELLE DU CAIRE.

CHAPITRE V

MEHEMET-ALI

L'influence du règne de Mehemet-Ali sur la question de Suez. — Initiative de Mehemet-Ali. — L'Égypte entre dans la vie moderne. — On cherche à résoudre la question de Suez par l'établissement de communications terrestres. — Le projet de jonction par un Canal du Nil à la Mer Rouge. — Mehemet-Ali et un des projets Le Père. — L'ancien Canal Khalidji. — Le Canal Mahmoudieh. — Ce qu'il fut, ce qu'il est. — Le barrage du Nil. — Linant-bey et Mougel-bey. — Leur projet. — Il est de ceux auxquels avait songé Bonaparte. — Le Ventre de la Vache. — Mehemet-Ali et les Wahabites. — Il fait construire une escadre à Suez. — Influence de cet exemple. — Les Anglais proposent à la Turquie d'établir un service de navigation à vapeur entre l'Inde et Suez. — Refus de la Turquie. — Le lieutenant Waghorn. — Ses idées, ses tentatives, son succès. — Waghorn est méconnu par ses compatriotes. — Sa ruine et sa mort. — Hommage rendu par la Compagnie de Suez à Waghorn. — L'opinion anglaise à propos de la communication directe entre la Mer Rouge et la Méditerranée. — Le plan de Colbert réalisé. — La Compagnie péninsulaire et orientale. — Les *Nouvelles Annales des Voyages*. — La communication terrestre entre le Caire et Suez est insuffisante. — Le projet de jonction directe par un Canal revient en faveur. — Le capitaine Chesney. — Les Saint-Simoniens. — Le capitaine James Vetch. — Le niveau des deux mers. — Initiative de Linant de Bellefonds pour une association en vue d'exécuter un Canal direct. — Le mémoire d'Anderson. — La circulaire David Urquhart. — L'Autriche et la jonction des deux mers. — Le ministère de Thiers et Lamartine. — Guizot et la question d'Orient. — Ses instructions à l'ambassadeur comte de Sainte-Aulaire. — Ses instructions à l'ambassadeur comte de Rohan Chabot. — Ses instructions au baron de Bourqueney. — Lord Palmerston. — La Convention des détroits. — Lord Palmerston et Mehemet-Ali. — Le chemin de fer de Suez au Caire. — Abbas-Pacha succède à Mehemet-Ali. — Le chemin de fer d'Alexandrie au Caire. — Toujours l'idée d'un Canal. — Balzac. — Une lettre de Flaubert. — Letronne et la question de Suez. — Les progrès de la question dans l'opinion publique. — Le général Tarayre.

La révolution qui porta Mehemet-Ali au pouvoir est sans rapport direct avec la question de Suez : mais elle exerça sur elle une influence indiscutable. D'abord, avec Mehemet-Ali arrive au trône la

dynastie à laquelle appartiendra Mohammed-Saïd, et déjà se forment les divers éléments de la partie dont M. de Lesseps tentera la chance. Ensuite, les réformes et les grands travaux de Mehemet-Ali, son esprit d'initiative et d'aventure, l'entrée de l'Égypte dans la vie moderne ramènent sur elle l'attention des savants, des politiques et des économistes, raniment les espérances, un instant déçues, des auteurs de projets. C'est surtout par l'établissement de communications terrestres qu'on cherche à résoudre la question, car la légende de l'inégalité du niveau des deux mers fait taire, malgré les hautes protestations de Laplace et de Fourier, les projets de jonction par un Canal. Mais l'insuffisance même des solutions terrestres, par rapport aux besoins du commerce, remet en faveur l'idée d'une voie d'eau, et avant la fin du règne de Mehemet-Ali éclôt le grand mouvement saint-simonien qui a préparé les voies à M. de Lesseps.

Un des premiers travaux de Mehemet-Ali consista cependant dans l'exécution, inconsciente, sans doute, d'un tronçon du Canal projeté par Le Père.

Lorsqu'il prit le gouvernement, tous les produits d'exportation passaient par la branche de Rosette, dont l'embouchure était obstruée par une barre qui en rendait l'accès comme la sortie extrêmement difficiles.

Vers 1818, il résolut d'établir une communication par eau etnre le Nil et Alexandrie. Cette communication avait existé jadis, sous le nom de Canal Kalidji, qui alimentait encore les citernes d'Alexandrie à l'époque des inondations. C'est ce Canal que Le Père avait songé à rétablir; mais, ni Mehemet, ni son ingénieur, ne connaissaient le rapport de la mission française.

Mehemet décida que le Canal prendrait naissance à Alfé et aboutirait au vieux port d'Alexandrie. Il n'y eut pas de tracé, pas de nivellement, et on lui donna le nom de Canal Mahmoudieh, en l'honneur du sultan régnant. Malgré ses vices, ce Canal subsista, et quand on faisait observer à Mehemet-Ali que les courbes en étaient trop nombreuses et trop brusques, il répondait que les fleuves créés par la nature n'étaient pas rectilignes.



MEHEMET-ALI.

Le Canal Mahmoudieh avait à cette époque 80 kilomètres de longueur (1). Il était large et profond. Mais ses parois n'ayant pas assez de talus, il fallait le curer souvent. En temps ordinaire, le niveau du Nil était à cinq mètres au-dessous de celui du Canal. On fut obligé d'en creuser un autre ayant sa prise à 60 kilomètres en amont et qui venait, à huit kilomètres d'Atfé, fournir le supplément d'eau nécessaire. Il en résultait trois transbordements pour les marchandises de la Haute-Égypte.



BORDS DU CANAL MAHMOUDIEH.

Encore ce Canal, d'un tracé si défectueux et d'une exécution si imparfaite, exigea-t-il bientôt de nouveaux sacrifices pour être remis en état. Malgré les trois cent mille fellahs que Mehemet-Ali avait employés à son exécution, malgré les sept millions cinq cent mille francs qu'il y avait dépensés, le Canal Mahmoudieh ne tarda pas à s'ensabler, à tel point qu'au bout de vingt ans il n'était presque plus navigable. Mohammed-Saïd dut en ordonner le curage, que cent quinze mille ouvriers menèrent à terme en vingt-deux jours. Avec la vase qu'ils retirèrent, on construisit sur les berges une route large de dix mètres. Au prix de cet effort, le Canal Mahmoudieh resta le Canal de navigation le plus important de la Basse-Égypte.

« Quand on se promène le long du Canal, dit M. Ebers (2), on s'imaginerait difficilement que cinquante ans à peine se sont écoulés depuis que le premier coup de pioche a été donné. A l'endroit où

(1) *Histoire de Mehemet-Ali.* Vol. III. Paul Mouriez.

(2) *L'Egypte. Alexandrie et le Caire*, par G. Ebers. Trad. Maspero. Firmin Didot. 1880.

les bateaux égyptiens étroitement serrés les uns contre les autres, viennent aborder, la berge est couverte de beaux palmiers; et dans le voisinage immédiat de la ville, dans la partie où, parmi les bâtiments à fond plat de la province, les dahabiehs, aux formes élégantes, appropriées aux voyages de plaisir des riches, ont jeté l'ancre, ainsi que les barques lourdement chargées et les petites chaloupes à vapeur, de superbes palais s'élèvent, des rangées de villas s'allongent, pour la plupart entourées de jardins où verdoient et fleurissent des plantes de tous les climats. Jamais la richesse que ce Canal a rendue à la ville appauvrie n'apparaît plus éclatante qu'aux heures de l'après-midi, quand, sortant de la porte de Rosette, on va dans la direction de ses rives. »



LINANT-PACHA.

Les nombreux travaux de canalisation accomplis par Mehemet-Ali lui inspirèrent naturellement le désir d'augmenter la quantité d'eau disponible à l'étiage. Il n'y avait qu'un moyen de réaliser ce projet, c'était d'opérer une retenue des eaux du Nil par un barrage établi à la pointe du Delta, un peu en amont de la prise d'eau des nouveaux canaux.

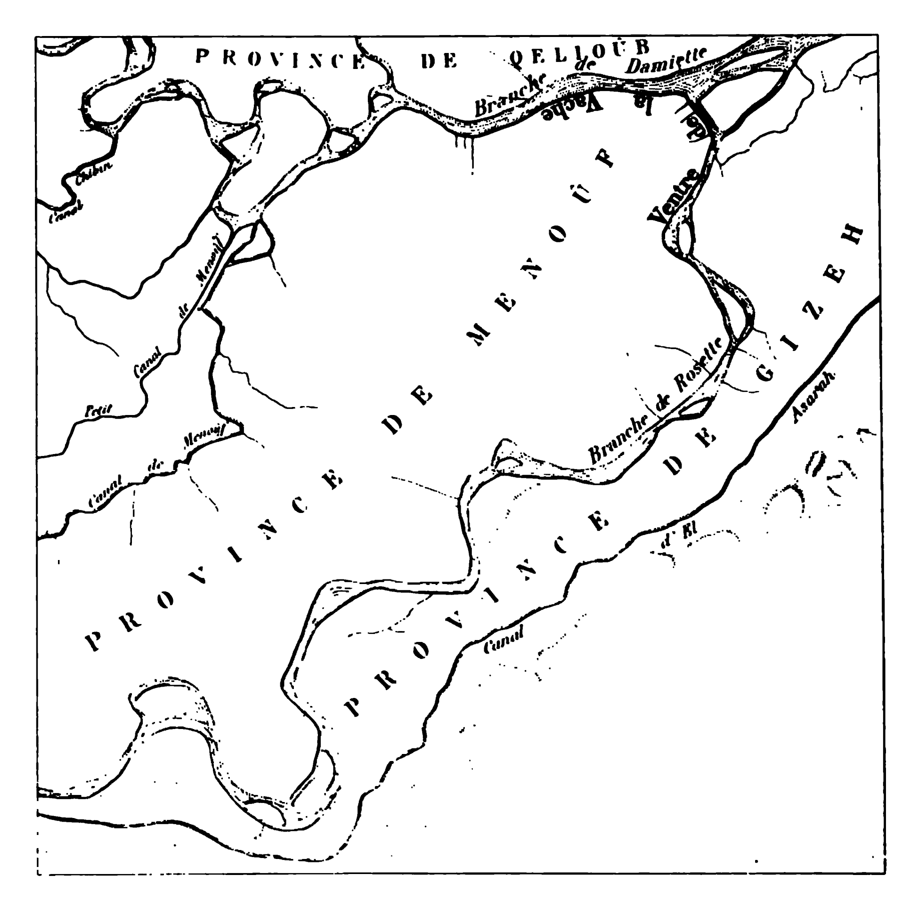
Ce projet, qui fut exécuté par deux ingénieurs français, Linant-bey et Mougel-bey, était un de ceux que Bonaparte avait étudiés.

« ... Le Nil, écrivait-il (1), n'a aujourd'hui que deux branches : celle de Rosette et celle de Damiette. Si l'on fermait ces deux branches de manière qu'il coulât le moins d'eau possible dans la mer,

(1) Note insérée par le duc de Raguse à la suite de son *Voyage en Orient*.

l'inondation serait plus grande et plus étendue et le pays habitable plus considérable.

« Si les canaux étaient bien nettoyés, bien étudiés, plus nombreux,



CARTE DU « VENTRE DE LA VACHE ».

on pourrait parvenir à conserver l'eau la plus grande partie de l'année dans les terres, et par là augmenter d'autant la vallée et le pays cultivable. C'est ainsi que les oasis de la Charkyié et une partie du désert depuis Péluse étaient arrosés. Tout le Bahiré, le Marijout et les provinces d'Alexandrie étaient cultivés et habités. Avec un système bien entendu, ce qui peut être le fruit d'un bon gouvernement, l'Égypte

peut acquérir d'accroissement huit à neuf cents lieues carrées.

« Un travail que l'on entreprendra un jour sera d'établir des digues qui barrent la branche de Damiette et de Rosette au Ventre de la Vache ; ce qui, moyennant des batardeaux, permettra de laisser passer successivement toutes les eaux du Nil de l'Est dans l'Ouest, dès lors de doubler l'inondation. »

C'est à ce plan que se conformèrent Mehemet-Ali et les ingénieurs français de son entourage, et c'est ainsi qu'ils substituèrent au système de submersion pratiqué jusqu'alors celui de l'irrigation proprement dite. Si nous avons insisté sur ces travaux de canalisation, ce n'est pas seulement pour montrer qu'ils s'inspirent d'une idée française, mais c'est parce qu'ils ne furent pas sans influence sur la question de Suez. Pourquoi un Canal de jonction entre la Méditerranée et la Mer Rouge ne réaliserait-il pas la prospérité commerciale de l'Égypte, de même qu'un réseau de canaux assurait sa prospérité agricole ? Cette analogie dut frapper les contemporains comme elle nous frappe et contribuer au regain de faveur dont jouirent les projets de Canal de jonction après 1830.



MOUGEL-BEY.

Jusqu'à cette date, c'est surtout sur l'établissement de communications terrestres entre le Caire et Suez que portèrent les efforts des Occidentaux. Quant à Mehemet-Ali lui-même, il ne parut préoccupé de la difficulté qui tourmentait l'Europe qu'en une occasion, et ce fut pour la résoudre à peu près comme Alexandre défit le nœud gordien, en la tranchant.

En 1808, Mehemet-Ali fut invité par la Porte à envoyer une armée contre les Wahabites (1), qui opprimaient la ville sainte des musulmans. Il commença ses préparatifs à la fin de 1809.

(1) Secte de musulmans dissidents.

« Le premier problème à résoudre et le plus difficile, dit M. Mouriez, était de transporter l'expédition aux points où elle devait agir. Par la voie de terre, il fallait faire d'avance le sacrifice de la moitié au moins du personnel, à travers un désert où les simples caravanes, pourvues de tout ce qu'il leur faut, perdent ordinairement cette proportion de leur monde. Aucun moyen de transport maritime n'existait dans le golfe Arabique, et le chérif Gâleb, le seul qui eût pu mettre quelques barques à la disposition de Mehemet-Ali, était trop l'allié des réformateurs, qui avaient maintenu ses revenus et ses privilèges, pour ne pas être l'ennemi des Turcs. Dans cette conjoncture épineuse, Mehemet-Ali prit l'étonnante résolution de se créer une marine sur la Mer Rouge. Suez devenant le pivot de ses mouvements, il se rendit dans cette place, autant pour la mettre à l'abri d'un coup de main que pour étudier les ressources qu'elle pouvait offrir à son projet.

« Elles étaient, il faut bien le dire, absolument nulles ; et depuis les bois de construction jusqu'au plus petit fil de caret, il fallait tout faire venir et tout fabriquer. Qui ne se serait rebuté ? Mehemet-Ali ne douta pas un moment de la réussite. Il commença par faire acheter dans les ports de la Turquie les matériaux nécessaires et donna l'ordre qu'ils fussent dirigés sur Boulac, en même temps que les ouvriers indispensables pour les mettre en œuvre. Une fois façonnés, numérotés, tous ces éléments furent chargés à dos de chameau et transportés à travers un désert de trente-deux lieues.

« On ne saurait imaginer la difficulté d'une telle opération. Une seule pièce, vu sa pesanteur, exigeait souvent jusqu'à quatre chameaux, qu'il fallait faire marcher de front. Il y eut plus de dix-huit mille de ces animaux employés à ces transports. Beaucoup succombaient de fatigue, et leurs cadavres encombraient la route. Mais d'autres étaient mis en réquisition chez les Arabes pour les remplacer sans aucun retard. Le succès couronna tant d'efforts et moins de dix mois après qu'elle eut été commencée, une escadre de dix-huit voiles fut mise à flot. On avait eu le soin de disposer ces bâtiments

pour recevoir la plus grande quantité possible de troupes, de vivres et de munitions (1). »

Il est surprenant qu'après cette curieuse expérience, renouvelée du moyen que les Vénitiens employèrent au XVIe siècle, un prince aussi entreprenant que Mehemet-Ali n'ait pas été tenté de réaliser la jonction de la Méditerranée avec la Mer Rouge. En tout cas, une pareille entreprise ne pouvait qu'exciter la curiosité de tous ceux



LES BARRAGES DU NIL.
Reproduction d'une gravure extraite de l'ouvrage : *Des Irrigations en Égypte* (Baudry et Cie, éditeurs).

qui s'intéressaient au transit d'une mer à l'autre, et ce n'est pas sans doute exagérer que de lui accorder une certaine influence sur les tentatives qui vont suivre.

De même qu'une circonstance fortuite suggéra à Mehemet-Ali la construction d'une flotte à Suez, de même une circonstance habituelle, le commerce avec l'Inde, suggéra à d'autres esprits l'entretien d'une flotte permanente dans le même port.

En 1823, le gouvernement de Bombay fit proposer à la Turquie d'établir un service de navigation à vapeur entre l'Inde et Suez. La puissance soupçonneuse, dont le fanatisme avait contrarié en tous

1. *Histoire de Mehemet-Ali*, par Paul Mouriez. 1855.

temps la navigation des vaisseaux européens dans la Mer Rouge, refusa. La même proposition fut renouvelée en 1826 et fut encore repoussée.

Il y avait alors dans la garnison de Calcutta un officier, le lieutenant Waghorn, qu'obsédait la même pensée de simplifier la route de l'Inde. Ce que prétendait prouver Waghorn n'était pas tant l'opportunité de l'emploi de la navigation à vapeur dans la Mer Rouge que l'économie de temps à réaliser, même avec des moyens élémentaires, en prenant la voie de l'Égypte pour aller dans l'Inde. Il savait la navigation de la Mer Rouge particulièrement facile depuis que son compatriote, le voyageur Bruce, avait allégué (1769) que c'était à cause de cette facilité même que le commerce avec l'Inde avait été si prospère dans les temps anciens. Il s'appuyait aussi sur l'autorité de l'officier de marine Rooke, qui écrivait en 1782, après une expérience personnelle: « Quand on sait que le chemin de Londres à Madras a été fait en soixante-trois jours, on est surpris de voir les Anglais négliger un si grand avantage quand ils peuvent se le procurer. » Il connaissait enfin les travaux analogues du commandant Moresby et du capitaine Rogers sur la Mer Rouge, travaux exécutés par ordre de la Compagnie des Indes.

En 1829, Waghorn obtint de lord Ellenborough, un des directeurs de cette Compagnie, l'autorisation de porter, à ses frais, les duplicata des dépêches expédiées par le Cap. Il traversait la France ou l'Italie, s'embarquait à Marseille, à Trieste, à Gênes ou à Livourne et débarquait à Alexandrie. Sans perdre une minute, il gagnait Suez, montait sur le premier bateau qu'il trouvait pour le conduire à Bombay ou à Calcutta. Il est sans exemple que la malle anglaise, qui contournait le Cap, ait devancé l'arrivée de cet infatigable voyageur, qui prouvait ainsi que le transit vers l'Extrême-Orient par l'Égypte, Suez et la Mer Rouge, méritait toute l'attention des commerçants. Pourtant, Waghorn ne fut pas secondé par son gouvernement qui laissa se créer à côté de lui une entreprise concurrente, la Compagnie péninsulaire et orientale.

Le concours personnel du vice-roi Mehemet-Ali, l'appui de

quelques-uns de ses compatriotes, ne suffirent pas à lui faire rendre justice.

Déçu, épuisé, ruiné, Waghorn est mort dans la misère en 1850. F. de Lesseps, qui l'a connu, a dit de lui : « Le lieutenant Waghorn



MONUMENT DE WAGHORN.

avait cependant fondé la navigation entre l'Angleterre et les Indes en traversant la route de terre ; c'est lui qui en a fait la démonstration, et le courage que je lui ai vu déployer, me servant d'exemple, avait laissé dans mon esprit une profonde impression. »

A Port-Thewfik, à l'entrée de l'avenue Hélène, se dresse un piédestal assez élevé couronné par un buste en bronze beaucoup plus grand que nature. On lit sur le socle : « A Waghorn ». C'est l'hommage rendu par la Compagnie de Suez à ce précurseur

anglais, sur l'initiative d'un Français reconnaissant, Ferdinand de Lesseps.

* * *

L'expérience de Waghorn, étudiée, commentée, avait donné un regain d'actualité à la question du transit par Suez. La presse s'en était emparée. On discutait la communication directe entre la Mer Rouge et la Méditerranée ; on ne croyait plus à la différence des niveaux. Une revue anglaise, *Foreign Quaterly Review*, disait, en parlant du Canal de jonction, qu'on aurait dû l'exécuter depuis longtemps, soit au moyen d'une Compagnie, soit avec le concours de Mehemet-Ali.

En attendant, l'antique projet de Colbert venait d'être réalisé par l'initiative étrangère.

La Compagnie péninsulaire et orientale assurait le service entre l'Inde et Suez, pendant qu'une autre chargeait à Alexandrie les marchandises transbordées de Suez à ce port et les apportait en France et en Angleterre. La Compagnie péninsulaire tient à honneur de rappeler l'initiative qu'elle prit en 1839 et la solution momentanée qu'elle donna ainsi à la question : « Vers cette époque (1839), lisons-nous dans son *Pocket-book* (1), on songeait beaucoup à la nécessité d'obtenir un service régulier de bateaux avec les Indes. Comme nous l'avons déjà dit, la Compagnie de l'Est-Indien faisait marcher certains vaisseaux à vapeur entre Suez et Bombay, mais le service n'était pas tel qu'il pût satisfaire les besoins et les aspirations du public.

« Beaucoup d'éloquence a été dépensée par les hommes d'État aux Indes et dans ce pays sur les avantages qu'une rapide et régulière communication par la vapeur obtiendrait probablement, et beaucoup d'entreprises furent projetées pour arriver à un résultat aussi désirable ; mais ce ne fut que lorsque la Compagnie péninsulaire prit l'affaire en mains que cette idée fut mise à exécution.

« Dans beaucoup de ports, il n'y avait pas de marchés pour les vivres au sens européen ; et combien difficile et important a dû être le

(1) Extrait du *Livre de poche de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* London printed by Hisjen and Arnold, 98, Fenchurch, Street, E. C.



HOTEL SHEPHEARD EN 1850.

D'après une aquarelle appartenant à l'hôtel Shepheard.

devoir de ravitailler ces grands navires de voyageurs dans de pareilles circonstances, cela ne peut être bien compris que par ceux qui ont eu l'expérience d'un pareil travail. Il n'y avait pratiquement aucune commodité d'hôtel sur la route. Dans quelques places, telles que Suez et Aden, il n'y avait pas même d'eau fraîche. On était obligé d'avoir des arsenaux et des docks pour la réparation de la flotte d'abord à Calcutta, puis à Bombay, où les vaisseaux de la Compagnie de Chine avaient leur quartier général. Pour avoir réalisé ces exigences de telle sorte que le confortable et même le luxe régnaient pour les voyageurs de cette nouvelle route, et pour rendre cette navigation lointaine aussi sûre que la science et l'habileté pouvaient le faire, il avait fallu un travail énorme. Le succès doit compter parmi les résultats industriels d'un âge qui est celui de l'industrie. Mais, peut-être la tâche la plus ardue était-elle d'organiser le transit égyptien pour le grand commerce qu'impliquait l'institution des lignes orientales de la Compagnie. La route Overland, comme elle est appelée entre la Méditerranée et la Mer Rouge, est aussi vieille que l'histoire. A Waghorn appartient l'honneur d'avoir inauguré cette route, dans un esprit moderne. Mais, quand la Compagnie du P et O entra en scène, les tentatives étaient à leurs débuts, et quoique la possibilité de transporter les lettres et les passagers à travers l'Égypte ait été démontrée, nulle disposition n'existait sérieusement pour le commerce projeté; tandis que ce qui existait était essentiellement élémentaire. Ceux qui connaissent seulement la route de l'Overland pour l'avoir parcourue en chemin de fer à travers l'Isthme de Suez ne peuvent se faire qu'une idée insuffisante du pittoresque et du manque de confortable du voyage avant les chemins de fer. Après avoir débarqué à Alexandrie, la première partie du voyage s'effectuait par le Canal Mahmoudieh, le premier grand travail exécuté par Mehemet-Ali, par lequel on gagnait la branche du Nil qui sert de déversoir aux produits du Delta jusqu'au port de Rosette, l'ancien entrepôt du commerce. Ce voyage de 48 milles était accompli sur un grand bateau de canal, sans mâts, pareil aux dahabiehs qu'on emploie pour remonter le Nil. Un remorqueur le

traînait à raison de cinq milles à l'heure. D'Afté, où le Canal débouche du Nil, les bateaux descendaient au Caire, à 120 milles de là, et accomplissaient le voyage en seize heures environ. Les passagers étaient alors obligés de passer la nuit au Caire et, quelquefois même, d'y rester deux ou trois jours. C'était là un arrêt forcé pourtant bien accueilli par ceux qui voyaient la grande cité orientale pour la première fois. Ceux qui ont pu voyager en été à travers l'Isthme se rappelleront avec reconnaissance leurs plongeons dans les grandes piscines de pierre de l'hôtel Shepheard.

« Du Caire, la route passait à travers le désert pendant 90 milles, et le voyage était accompli dans des omnibus à deux roues contenant six personnes, tirés par quatre mulets ou chevaux. La route, étant seulement tracée sur le sable, ne pouvait se distinguer, dans la nuit, du désert lui-même. Aussi en résultait-il pour les attelages de fréquentes occasions de s'égarer, quand le conducteur se croyait dans le milieu de la route. L'erreur n'était reconnue que lorsque les bêtes s'agitaient dans un banc de sable, d'où on ne pouvait souvent les tirer qu'à la condition de faire venir d'autres bêtes de trait de la plus proche station, parfois distante de quatre ou cinq milles.

« Un voyage d'environ dix-huit heures dans ces conditions pouvait difficilement être qualifié de joyeux, même quand on combattait l'ennui en buvant d'innombrables tasses de café dans les différentes stations où se faisait l'échange des chevaux. Pourtant, la vue des choses impressionnait l'imagination d'une façon peu ordinaire. Un voyage au clair de lune était saisissant. Le spectacle de l'étendue qui apparaissait sans bornes, le silence troublé seulement par la voix du conducteur, le son assourdi des pieds des chevaux, ceux-ci semblant sous le poids de la tranquillité, les caravanes chargées de ballots et de bagages passant silencieusement, les ossements de nombreux chameaux morts tout harnachés, brillants au clair de lune; puis, la soudaine aurore succédant à tout cela, la famille bédouine solitaire, montée sur les vaisseaux du désert; le mirage, enfin, si merveilleux quand on le voit pour la première fois; toutes ces impressions et d'autres restaient ineffaçables dans l'esprit des

gens qui connaissaient la route de l'Overland telle qu'elle était.

« C'est une des moindres choses dont on se souvienne qu'à Suez on pouvait à peine obtenir un peu plus du contenu d'eau d'une tasse à thé pour se laver après ce voyage fatigant. Et cette eau était celle du Nil, non filtrée, qu'aucun des membres les plus ardents de la Société de tempérance ne se serait soucié de boire, même s'il avait eu bien soif. Inutile de dire que de ce temps la glace était inconnue; et la quantité absorbée de bouteilles de bière, boisson usuelle de l'homme altéré, laissait un goût comme si elle avait été bouillie trente-quatre heures, et donnait un sommeil lourd, trop fréquemment troublé par la piqûre des moustiques ou les furieux assauts des mouches avides.

« Le transport des cargaisons, par ces méthodes primitives, était presque plus difficile que celui des passagers. Entre le Caire et Suez, où chaque emballage devait être transporté à dos de chameaux, la distance est presque de cent milles. Plusieurs milliers de ces animaux étaient employés pour ce travail, qui comportait non seulement le transport des malles et des bagages, mais d'eau du Nil pour plusieurs stations du désert et pour Suez. Et, ce qui semble aujourd'hui le plus étrange, *le charbon pour les vaisseaux de la Mer Rouge était transporté à travers l'Isthme de la même manière.* C'est un fait curieux qu'il était meilleur marché d'envoyer le charbon d'Alexandrie à travers le désert de cette façon que de le faire passer par le Cap à l'aide de vaisseaux faisant voile pour Suez. En vérité, il n'y eut pas plus d'une demi-douzaine de vaisseaux à prendre le chemin de la Mer Rouge avec du charbon pendant tout le temps que la Compagnie insistait pour faire du chauffage à bord. Il est pourtant superflu de dire que les directeurs de la P et O Company furent les premiers à insister auprès du pacha d'Égypte sur la nécessité de construire un chemin de fer à travers l'Isthme; et l'exécution de cette tâche en 1839 changea le caractère du commerce égyptien pour le rendre tel que le public l'a connu dans ces derniers temps. »

Une revue française, les *Nouvelles Annales des Voyages*, avait inséré dans son *Bulletin*, en 1830, une note qui peut aussi bien s'ap-



STATUE D'IBRAHIM-PACHA AU CAIRE.

D'après une photographie de Lekegian.

pliquer à la tentative de Waghorn qu'à celle de la Compagnie de l'Est-Indien :

« Les Anglais ont réalisé dernièrement le projet de communiquer avec l'Inde par la Mer Rouge. Un bateau à vapeur à deux pressions de la force de 160 chevaux est arrivé de Bombay à Suez en vingt et un jours. Les dépêches ont été portées au Caire, puis à Alexandrie en quatre jours, pour être dirigées sur Malte et Gibraltar en huit jours et de là en Angleterre, où elles sont parvenues probablement en six ou sept jours. On aura donc obtenu des nouvelles de l'Inde à Londres en quarante jours. Mais cet essai a coûté fort cher ; on avait établi des dépôts de charbon à Aden, Djeddah, Moka et Kosseir, et chaque tonneau pris au dépôt sur le chemin du navire est revenu à 6 livres sterling, le bateau à vapeur en a consommé 11 par jour, il est reparti tout de suite pour Bombay. Le pacha d'Égypte ne voit pas avec plaisir cette route s'établir dans ses États ; ainsi, pour éviter les difficultés qui pourraient se présenter à l'avenir, on va tenter un autre moyen. Ce sera de passer par Bassora et reconnaître si l'Euphrate est navigable jusqu'auprès d'Alep. Voici l'itinéraire que l'on suivra : de Bombay à Mascate, huit jours ; de Mascate à Bassora quatre jours; de Bassora par l'Euphrate, jusqu'à six heures d'Alep, quatre jours et demi ; d'Alep à Alexandrette, vingt heures; d'Alexandrette à Malte, quatre jours ; de Malte à Gibraltar, quatre jours ; de Gibraltar à Falmouth, cinq ou six jours. En trente jours, on aura en Angleterre des nouvelles de l'Inde. La seule difficulté est la navigation sur l'Euphrate ; tout fait croire qu'il est navigable (1). »

Ainsi, les Anglais, à qui les Français paraissaient avoir abandonné pour un instant la recherche du problème, suivent exactement les mêmes errements. Rebutés par les difficultés de l'expérience qu'ils ont tentée à Suez, ils se retournent vers la Turquie d'Asie et le golfe Persique. Pas une fois les données du problème n'ont changé, à travers les siècles, et la solution qui lui a été donnée en 1869 n'empêchera pas qu'il reçoive à très bref délai la seconde.

(1) Extrait du *Bulletin des Nouvelles Annales des Voyages*, année 1830. — Rapidité des communications entre l'Inde et l'Angleterre.

Cependant, les tentatives faites pour établir une communication terrestre entre Suez et le Caire avaient elles-mêmes démontré l'insuffisance de cette solution. Très coûteuses, elles avaient affecté le caractère exceptionnel d'un raid, plutôt que celui d'un service permanent : ce mode de communication ne pouvant guère être employé que pour les dépêches, les voyageurs et les marchandises d'un très petit volume. Ce n'est pas cela que réclamaient les véritables besoins du commerce, qui ne pouvait en retirer aucun bénéfice.

Aussi, dès 1830, les projets de jonction par un ou plusieurs canaux reviennent-ils en faveur. A cette époque, le capitaine Chesney, plus tard major-général déclare, après avoir parcouru l'Isthme, que les ingénieurs français de la Commission d'Égypte ont dû se tromper sur la différence de niveau des deux mers. Il va jusqu'à affirmer la possibilité d'un Canal direct entre Suez et Péluse.

De 1833 à 1837, un groupe de Saint-Simoniens, sous la direction du Père Enfantin, séjourna en Égypte et essaya d'obtenir de Mehemet-Ali l'entreprise d'un Canal direct. On verra dans le chapitre suivant, consacré aux Saint-Simoniens, que Mehemet-Ali resta sourd à leurs sollicitations, et que la crainte de donner à l'Angleterre un nouveau prétexte de mécontentement fut la seule cause de son attitude.

En 1840, des officiers anglais, en excursion dans l'Isthme, s'avisèrent aussi de comparer le niveau des deux mers. Fort mal outillés, ils n'obtinrent que des résultats imparfaits. En 1843, le capitaine du génie anglais James Vetch renouvelle l'expérience et conclut à une différence de niveau de dix mètres.

Pourtant, en 1841, l'initiative d'une première association pour un projet de Canal direct est prise par l'ingénieur français Linant de Bellefonds, qui s'adjoint les Anglais Anderson, John et George Gliddon. Cette initiative n'a d'autre résultat que d'amener Anderson à publier en 1843 un mémoire (1) préconisant l'utilité et la possibilité d'un Canal de jonction des deux mers.

(1) *Observations on the practibility and utility of opening a communication between the Red Sea and the Mediterranean by a Ship Canal through the Isthmus of Suez.*

Dans le même temps, David Urguhard, ancien membre du Parlement d'Angleterre et ancien chargé d'affaires à Constantinople, publie une sorte de circulaire où il demande qu'une Compagnie anglaise se charge de l'exécution du Canal et « rende ainsi un service incalculable à l'Angleterre et à l'humanité ». L'Autriche, à la même époque, invite son consul général à Alexandrie à presser Mehemet-Ali de faire étudier le projet de jonction des deux mers (1).



IBRAHIM-PACHA.

* * *

Ainsi, l'idée d'une mise en communication directe mûrissait de plus en plus, proclamée par ceux-là mêmes, qui, plus tard, devaient apporter le plus de résistance au projet définitif.

C'est que les événements qui se déroulaient en Orient depuis 1833 étaient bien de nature à redoubler l'intérêt et l'actualité de la question de Suez. Il n'entre pas dans mon dessein de raconter la terrible crise que traversa l'Orient de 1833 à 1840, et le contre-coup qu'en ressentit l'Occident. Chacun sait que Mehemet-Ali, ayant affermi son pouvoir en Égypte et conquis la Syrie, grâce au concours de son fils Ibrahim, vainqueur à Konieh (décembre 1832) et à Nézib (juin 1839), menaçait le Sultan dans Constantinople et voulait se faire donner par lui l'investiture héréditaire des deux provinces qu'il dominait. On sait aussi que le cabinet présidé par le maréchal Soult se borna à demander pour Mehemet-Ali l'Égypte héréditaire et le pachalik d'Acre en viager, tandis que le ministère

(1) O. Ritt.



STATUE DE MEHEMET-ALI A ALEXANDRIE.

D'après une photographie de Beato.

du 1er mars, présidé par M. Thiers, s'appropria intégralement les prétentions du Pacha et, n'ayant pas réussi à les faire accepter par l'Europe, n'aboutit qu'à faire régler la question d'Orient à l'exclusion de la France (traité du 15 juillet 1840). La politique de M. Thiers a été justement condamnée : elle fut passionnée et imprudente. Mais si l'on connaissait sa pensée intime, au fond de son acharnement à défendre Mehemet-Ali, à le vouloir puissant, et puissant par la France, on retrouverait la préoccupation de réserver à sa patrie le passage par l'Isthme de Suez. Ce n'est là qu'une présomption, mais je voudrais au moins montrer la place que tint cette question dans les discussions de tribune et de presse suscitées par la crise de 1840, en exposant les idées d'un ennemi du cabinet Thiers, Lamartine.

Dans quatre articles publiés par le *Journal de Saône-et-Loire* le 28 août 1840 et les jours suivants, Lamartine mena une campagne violente contre le ministère du 1er mars et contre sa politique belliqueuse. Le rôle de Lamartine dans la question d'Orient ne se borne pas à surgir en 1840 pour protester contre l'éventualité d'une guerre et conseiller l'abandon de Mehemet-Ali. Depuis son voyage en Orient, il n'a cessé de préconiser une politique qui lui est personnelle. Au retour de ce voyage, convaincu de la chute prochaine de l'empire ottoman, redoutant l'établissement des Russes à Constantinople et des Anglais au Caire, sans compensation pour la France, il propose un plan d'action : débarquer un corps de troupes en Syrie, proclamer l'indépendance de cette province sous la suzeraineté de la Porte et la garantie de la France, demander la convocation d'un congrès à Vienne. La Russie ne pourra faire un pas vers Constantinople si l'Autriche le lui défend ; l'Angleterre ne pourra débarquer un homme à Alexandrie, si la France la surveille du haut de la Syrie. A Vienne, le plan que l'Autriche et la France s'efforceront de faire adopter se résume dans ces mots : protectorat général de l'Occident sur l'Orient ; intégrité de l'empire turc, respect des territoires et des nationalités. Mais le protectorat dont il s'agit est un protectorat individuel de chacune des quatre puis-

sances sur une région spéciale : à la Russie, la Mer Noire et son embouchure; à l'Autriche, les bords de l'Adriatique; à la France, la Syrie, l'Euphrate, Rhodes, Chypre; à l'Angleterre, l'Égypte et le passage de Suez. Lamartine prévoit la surprise, l'indignation du lecteur; et voici ce qu'il répond : « On ne fonde pas la paix générale sur un intérêt légitime, malicieusement, jalousement contesté. » Ainsi, pour lui, l'ambition des Anglais de tenir l'Égypte et la route de l'Inde est une ambition légitime, équitable, que l'on doit satisfaire, par calcul et par raison, sinon par justice.



THIERS.
D'après une gravure de la Bibliothèque Nationale.

Là est la base de tout son échafaudage politique; là est le secret de son opposition au cabinet du 1er mars. Que reproche-t-il à M. Thiers? « Au lieu de rester Français, il s'est fait Égyptien.... Il a caressé, grossi, nourri ce préjugé napoléonien qui fait de l'Égypte une province du sol sacré de la France. » Or, l'Égypte est si peu, aux yeux de Lamartine, une terre française, qu'il lui paraît chimérique de vouloir empêcher l'Angleterre de s'y établir. « L'Angleterre acceptera un siècle de guerre, sur la Méditerranée, avec nous et avec tout le monde, plutôt que de concéder les clefs de Suez à un souverain légitimé et constitué par l'influence hostile de la France en Égypte. Pourquoi cela? Parce que l'Angleterre étant maîtresse de soixante-quinze millions de sujets dans les Indes, et Suez étant aujourd'hui et dans l'avenir la porte de son

immense empire indien, elle ne peut pas se laisser fermer cette porte de sa puissance, de sa politique et de son commerce, sans la défendre jusqu'à extinction de ses forces. Vous n'avez à Alger que 3 000 colons et un champ de bataille éternel; mais si une puissance voulait interposer une barrière entre l'Algérie et vous, vous combattriez jusqu'à la mort. Que ne fera donc pas l'Angleterre pour le plus riche et le plus vaste empire que la politique ait jamais conquis? » Dans son deuxième article, passant en revue les parts auxquelles la France peut prétendre dans les dépouilles de l'empire turc, il interroge encore : « L'Égypte? Plus impossible encore. Je l'ai dit, et vous en convenez tous vous-mêmes, l'Angleterre fera brûler sa dernière voile avant de permettre que la puissance française lui ferme directement ou indirectement Suez. N'en avez-vous pas la preuve? Vous n'avez fait que prononcer le nom d'un empire syrio-égyptien, patronné par la France, et déjà l'alliance anglaise se déchire, les coalitions se reforment, le monde est ébranlé, la France court aux armes. » Enfin, dans son quatrième article, exposant son système de protectorat européen, il se demande où la France doit aller : « Est-ce en Égypte, comme mes vieux préjugés napoléoniens m'y portent? Non encore, car l'Égypte, c'est Suez; Suez, c'est les Indes; les Indes, c'est l'Angleterre. Il faudrait, avant de dominer en Égypte, commencer par anéantir l'Angleterre. C'est difficile... Vous ne prendrez pas l'Égypte ou vous ne la garderez pas. L'Angleterre et cent millions de sujets britanniques dans l'Inde, ne nous laisseront pas, dans le passage de Suez, la barrière qui couperait le monde commercial en deux. »

Telle est la raison pour laquelle Lamartine condamne la politique suivie par Thiers en 1840. Il va sans dire qu'il n'entend pas donner l'Égypte à l'Angleterre sans obtenir une compensation pour la France. Cette compensation, c'est la Syrie. Les raisons pour lesquelles il destine la Syrie à la France lui fournissent naturellement autant d'arguments contre le projet de remettre cette province à Mehemet-Ali. Que sont les populations Syrie? Des popula-

tions chrétiennes de religion, françaises de cœur, pour qui la France ne doit souhaiter d'autre domination que la sienne. Qu'est-ce que Mehemet-Ali pour Lamartine ? Il lui concède, à la vérité, le titre de grand homme, et à Ibrahim celui de héros. Mais il a, en réalité, une assez piètre opinion de l'un et de l'autre. Il n'est pas loin de les considérer comme des tyrans, et d'ailleurs il lui suffit qu'ils soient musulmans pour leur refuser la possession de la Syrie.

La France sera donc installée en Syrie, à Rhodes et à Chypre. Mais tâchons de comprendre ce qu'est au juste ce protectorat à quatre sur l'Orient, et montrons surtout la place qu'y tient la préoccupation économique, la jonction de l'Orient à l'Occident. La considération qui domine dans l'esprit de Lamartine et qui lui suggère cette combinaison, c'est « l'intérêt de l'humanité ». Ses souvenirs de l'antiquité, joints à ce qu'il a vu en Orient de la décrépitude et de la routine musulmanes, lui ont inspiré une conception très hardie : rendre à la Méditerranée le rôle qu'elle a joué autrefois, en faire une sorte de terrain neutre, grand ouvert au commerce, à la civilisation, le point de jonction de l'Orient et de l'Occident. « Quel est l'intérêt de l'humanité dans la question d'Orient ? Je le dis d'un mot... C'est que les Ottomans laissent l'Occident se rejoindre à l'Orient comme dans les beaux jours du monde romain. C'est qu'ils laissent l'Europe tendre sa main, ses lois, ses arts, ses mœurs, ses industries, son commerce aux quinze ou vingt peuples nouveaux qui se montrent sur les débris de cet empire. C'est que la Méditerranée, le grand lac, non pas français, non pas anglais, mais européen, mais international, redevienne le théâtre et le véhicule d'une incalculable circulation de commerce et d'idées. C'est enfin, et en seconde ligne, que l'immense empire indien et la Chine, rapprochés de cinq mois de route par Suez et par la découverte de la vapeur, se renouent à l'Europe par l'Asie Mineure et par l'Afrique, et constituent ainsi la grande unité de l'univers politique, industriel, religieux. » Nous trouverons des paroles analogues dans la bouche des Saint-Simoniens et, comme

l'entreprise d'Enfantin et de ses collaborateurs paraissait encore avoir quelques chances de succès au moment où Lamartine écrivait, il est difficile de ne pas voir dans son langage un écho des rumeurs qu'ils avaient suscitées.

La diplomatie allait encore une fois recevoir l'éveil et tâcher de provoquer, entre les grandes puissances un accord préalable sur la question : c'est de la France qu'émana cette proposition.

Le 15 juillet 1840, l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse et la Russie avaient signé un traité réglant, à l'exclusion de la France, le sort de Mehemet-Ali. Le ministère Guizot, arrivé au pouvoir le 29 octobre, s'employa à faire rentrer la France dans le concert européen en la faisant inviter par les quatre puissances alliées à signer un acte général sur la question d'Orient.

M. Guizot, examinant les points sur lesquels il croit que devra porter cet acte, écrit le 13 janvier 1841 au comte de Saint-Aulaire : « Enfin, il y a, quant aux routes commerciales, soit entre la Méditerranée et la Mer Rouge, par l'Isthme de Suez, soit entre la Méditerranée et le golfe Persique, par la Syrie et l'Euphrate, des stipulations de liberté générale, et peut-être de neutralité positive, qui sont pour toute l'Europe d'un grand intérêt, et qui poseraient pour les relations si rapidement croissantes de l'Europe avec l'Asie, des principes excellents que jamais peut-être on ne trouvera une si bonne occasion de faire prévaloir. »

A quelque temps de là, M. Guizot envoyait en mission à Londres le comte de Rohan-Chabot. Celui-ci, après un entretien avec lord Palmerston et les représentants des puissances, transmit à M. Guizot l'impression qu'il avait recueillie, au sujet de la proposition relative aux routes commerciales :

« Sur la question des voies de communication avec l'Inde, aucune parole n'a encore été échangée à Londres; mais il n'y aurait aucun inconvénient à la produire, de manière toutefois à écarter toute idée d'un soupçon contre la politique anglaise ou d'un succès poursuivi sur elle. »

En février 1847, M. Guizot écrivit au baron de Bourqueney,

chargé d'affaires à Londres, pour lui donner mandat de soumettre sa proposition à lord Palmerston :

« Les voies de communication entre l'Europe et l'Asie, soit par l'Isthme de Suez et la Mer Rouge, soit par la Syrie, l'Euphrate et le golfe Persique pourraient être l'objet d'une stipulation formelle qui en garantirait le libre usage à toutes les nations européennes, sans faveur spéciale, ni privilège pour aucune. Quelles pourraient être l'étendue et les garanties de cette stipulation, cela serait à discuter ; mais, dans aucun cas, elle n'aurait rien de gênant ni d'offensant pour aucune des nations contractantes. »



LAMARTINE.

Le 21 février, le baron de Bourqueney, s'entretenant avec lord Palmerston des bases du nouveau traité qui devait rétablir le concert européen, recueillait cette réponse au sujet des voies de communication :

« La libre jouissance, par toutes les puissances, des grandes voies de communication de l'Europe avec l'Asie passerait pour un avantage spécialement et exclusivement acquis à l'Angleterre. Un des plus graves reproches adressés à sa politique depuis le 15 juillet 1840, c'est d'avoir poursuivi, à travers la question égyptienne, le monopole de ces communications. Que servirait de l'étendre en principe à toutes les autres puissances? Quelle est celle qui possède un empire dans l'Inde ? On dira, et c'est surtout en France qu'on le dira, que l'Angleterre a trompé ses alliés sous un faux semblant de désintéressement. On dira qu'elle a plaidé elle-même pour l'insertion d'un article qui ne pouvait profiter qu'à elle, qu'elle en a fait la condition de sa réconciliation avec la France. Nous n'avons pas de privilège.

Nous n'en voulons pas. Libre à tout le monde de demander et d'obtenir ce qu'a créé l'esprit d'entreprise d'un simple particulier. Il n'y a pas là matière à stipulation dans un traité. »

M. Guizot laissa tomber la conversation sur ce point afin de ne pas compromettre la signature du traité qui porte le nom de Convention des Détroits (13 juillet 1841). Bien que restée sans résultat, cette discussion diplomatique est intéressante par les sentiments qu'elle révèle chez les hommes d'État des deux pays. Chez M. Guizot, c'est sous la forme même où ce sentiment s'est exprimé chez les ministres de la monarchie, le souci traditionnel d'établir une communication rapide et sûre entre l'Extrême-Orient et le bassin oriental de la Méditerranée ; chez lord Palmerston, c'est déjà la duplicité et l'opposition systématique qui en feront le redoutable partner de M. de Lesseps. Répondre à une proposition de neutralisation par la crainte d'être taxé d'égoïsme, c'est se montrer bien scrupuleux. Dans cette réponse, d'une fausseté presque ironique, apparaît déjà la résolution de laisser plutôt la route des Indes fermée que de l'ouvrir à d'autres qu'aux Anglais. Si perfide qu'elle fût, elle ne devait pas décourager ceux qui avaient foi dans l'avenir de l'Isthme de Suez, comme route commerciale d'Occident en Orient, et ceux-ci pouvaient appliquer aux Anglais ces paroles que Lamartine avait prononcées le 11 janvier 1840 à la Chambre des députés : « La nature est plus forte que les misérables antipathies nationales ; l'Europe et les Indes communiqueront en dépit de vous par Suez, Vous n'aurez fait que retarder ce grand bienfait de la Providence. Les deux mondes s'embrasseront et se vivifieront en se touchant par l'Égypte. »

Alors même que ces pourparlers n'auraient pas eu lieu, le traité du 13 juillet 1841 aurait mérité une mention. Grâce à lui, Mehemet-Ali conserva la possession héréditaire de l'Egypte ; si elle était retournée sous l'autorité effective de la Porte, Mohammed-Saïd n'aurait pas régné, et, le crédit de l'Angleterre étant alors beaucoup plus puissant à Constantinople qu'au Caire, il est probable que le Canal de Suez n'aurait pas été fait.

Peu soucieux de se conformer au désintéressement qu'il avait affi-

ché devant M. Guizot, lord Palmerston avait cru pouvoir compter sur Mehemet-Ali pour obtenir de lui la concession d'un chemin de fer de Suez au Caire. « Quant au chemin de fer de Suez au Caire, dit à ce sujet un contemporain du Pacha, M. Félix Mengin (1), c'est un travail plus facile, mais non moins utile. Ce chemin ne rencontrera sur son trajet aucune montagne, aucun fleuve, aucune forêt. Une série de petites plaines lui offriront une assiette solide, et il n'exigera presque aucuns travaux de terrassement. Sur ses deux bras de fer, allongés dans le désert, si l'on établit des voitures à vapeur, il vous transportera en trois heures du Nil à la Mer Rouge. Suez deviendrait un faubourg du Caire, et l'Égypte se rapprocherait de l'Inde qui lui rendrait alors son commerce. » Le Pacha resta sourd aux instances de l'Angleterre. D'Alexandrie à Suez, les Anglais étaient maîtres des communications : navigation, relais de chevaux et de chameaux, stations, auberges. En 1845, Mehemet-Ali substitua à tous les agents anglais des agents égyptiens.



GUIZOT.

L'avènement d'Abbas-Pacha, succédant à Mehemet-Ali (1848), rendit aux Anglais quelque espérance. Ils modifièrent leur projet de chemin de fer, en ne demandant plus la concession du Caire à Suez, ce qui était agir trop ouvertement dans leur intérêt, mais d'Alexandrie au Caire, ce qui répondait mieux à l'intérêt de la population égyptienne. L'Angleterre fit agir sur le Sultan pour obtenir l'acquiescement du Vice-Roi, et un agent d'Abbas-Pacha, venu à Paris pour prier le gouvernement de Louis-Philippe de lever son veto, remporta une réponse favorable.

(1) *Histoire de Mehemet-Ali.*

Un ingénieur anglais exécuta un premier tracé qui lui fut payé 1 400 000 francs, mais qui fut reconnu impraticable. Le même ingénieur rectifia son tracé moyennant une nouvelle somme de 6 000 livres sterling (1).

Tandis que les Anglais s'égarent à la poursuite de solutions qui n'en sont pas, c'est pour notre honneur national un sujet de fierté légitime de voir combien l'opinion française resta fidèle à l'idée du Canal. Il n'est pas jusqu'à Balzac chez lequel on ne trouve trace de cette préoccupation.

« Si la France et la Russie comprennent le rôle de la Mer Noire et de la Méditerranée », écrit, en 1837, l'illustre romancier (2), « un jour la route d'Asie par l'Égypte ou par l'Euphrate, régularisée au moyen des nouvelles découvertes, tuera l'Angleterre, comme jadis la découverte du Cap de Bonne-Espérance a tué Venise. »

De ce passage de Balzac, une certaine affinité d'origine nous invite à rapprocher, malgré treize années d'intervalle, quelques lignes d'un autre romancier, sous la plume duquel on ne s'attendait pas davantage à trouver des considérations politiques. Treize ans plus tard, Flaubert, frappé comme Balzac de l'importance politique de l'Isthme de Suez, eut une vue plus nette de sa destinée et de la mainmise de l'Angleterre sur cette terre, dont Balzac engageait la France et la Russie à faire contre l'Angleterre un usage mortel.

« Comme je me souviens qu'elle (Mme Choquet) est fort patriote, vous pouvez lui faire cette confidence, savoir qu'il est presque impossible que d'ici à quelque temps l'Angleterre ne devienne pas maîtresse de l'Égypte ; elle tient déjà Aden, rempli de troupes. Le transit du Suez sera très commode pour vous faire arriver un beau matin les uniformes rouges au Caire. On apprendra cela en France quinze jours plus tard, et l'on sera fort étonné ! ! Souvenez-vous de ma prédiction.... Il n'y a rien ici pour s'opposer à une invasion. Dix mille hommes y suffiraient, des Français surtout, à cause du souvenir de Bonaparte, que les Arabes regardent presque comme un

(1) *L'Égypte contemporaine.* Merruau.
(2) *Le Curé de village.* H. de Balzac.

demi-dieu, le mot n'est pas trop fort. Mais ce n'est pas pour nous que cuit le pâté (1). »

Dans le monde savant, on considérait la question avec des développements plus pratiques.

Dans la *Revue des Deux Mondes* du 15 juillet 1841, Letronne lui consacrait une magistrale étude (2).

« L'attention de l'Europe, disait-il, se reporte plus que jamais sur les moyens de faire communiquer entre elles la Mer Rouge et la Méditerranée. Les plus grands intérêts s'attachent à l'existence d'une telle communication. Si l'Isthme qui sépare leurs bassins était coupé par un Canal navigable pour les bateaux à vapeur, un bateau parti de Marseille ou de Londres ne mettrait que trente-six à quarante-cinq jours pour se rendre à Bombay. Si, au lieu d'un Canal, on établissait un chemin de fer entre Suez et Faramah, près de la bouche de Tyneh, le voyage ne serait pas plus long, puisque le temps nécessaire au transbordement serait compensé par la rapidité du voyage à travers l'Isthme.

Par malheur, il s'écoulera sans doute encore beaucoup de temps avant que les intérêts opposés qui combattent pour la possession de ce coin du globe permettent de choisir entre ces deux voies de communication, qui donneraient un si grand essor au commerce de l'ancien continent. »

Et M. Letronne terminait ainsi sa savante étude :

« Est-il maintenant possible de reprendre les travaux des anciens et des Arabes, et de rétablir la navigation par la même voie qu'ils avaient suivie? On ne peut en douter, puisque les conditions sont à présent plus favorables qu'elles l'étaient jadis, le fond du Nil et conséquemment le niveau de ses eaux s'étant élevés d'une quantité notable depuis les temps anciens. Indépendamment de cet argument péremptoire, on peut s'en convaincre encore par les nivellements

(1) Correspondance de Flaubert. 1er vol., p. 250. Charpentier. Paris. Cette lettre figure également dans le livre de M. Pensa, *l'Egypte et le Soudan egyptien*, page 369.

(2) *Le Canal de jonction des deux mers sous les Grecs, les Romains et les Arabes.*

Cette publication concordait avec l'association formee par Linant-Bey et Mougel-bey pour l'exécution d'un Canal de jonction.

précis et les recherches consciencieuses que M. Le Père a consignés dans son excellent mémoire sur le Canal des deux mers. Il a montré qu'avec une dépense de 24 à 30 millions on pourrait opérer la jonction de la Mer Rouge avec le Nil et en même temps avec la Méditerranée, en prévenant, par les moyens que fournit le génie moderne, tous les inconvénients qui pourraient résulter du versement de la première dans la seconde.

« Or, que serait-ce qu'une telle dépense en comparaison de l'immense utilité de cette grande opération ? On doit souhaiter que la complication actuelle des intérêts divers et opposés disparaisse devant la certitude des avantages qui pourraient résulter pour tous d'une telle entreprise, si l'on consentait à s'entendre ; mais, il est à craindre que nous en soyons réduits pendant longtemps aux vœux et, tout au plus, à l'espérance. »

Si l'on en était encore réduit à des vœux, du moins ceux-ci étaient-ils depuis quelques années efficacement encouragés.

On savait que des efforts avaient été faits par un groupe d'hommes venus en Égypte pour y étudier sur place un projet de Canal de jonction des deux mers. On dissertait un peu partout sur l'éventualité de ce Canal, comme sur une question familière. La discussion revenait en même temps sur le terrain pratique. On reparlait de Le Père et de son projet; et l'on voyait intervenir d'anciens témoins oculaires, comme le général Tarayre, qui, après plus de quarante ans, exprimait publiquement son opinion, comme il eût donné une consultation.

Tarayre avait, en 1798-1800, rempli un rôle militaire à côté de Le Père, qui l'a cité dans son rapport au Premier Consul. Adjudant général en 1799 et commandant du camp de Belbeys, il avait été le compagnon d'exploration de l'ingénieur en chef. Devenu depuis général de division, le débat rouvert au sujet du Canal l'intéressait.

« J'ai été à portée, dit-il, d'examiner les lieux, ayant habité Suez pendant neuf mois, lors de l'expédition française en Égypte. J'ai parcouru l'Isthme plusieurs fois, accompagné de l'ingénieur en chef Le Père lorsqu'il en fit le plan. J'ai reconnu les traces d'une canali-

sation qui commence à une lieue de l'extrémité du golfe, tortueuse et faite sans art. Mais, il m'a paru qu'elle n'aboutissait qu'à cet ancien lac, desséché aujourd'hui et recouvert de croûtes salines (le lac Amer). Ce lac, dans l'endroit le plus profond, est de 10 mètres plus bas que la Mer Rouge à l'époque de la marée haute. La marée, au golfe de Suez, est de 2 mètres, et un peu plus élevée aux nouvelles et pleines lunes des équinoxes. Il y a quatre lieues de distance entre l'extrémité du golfe et le lac Amer dont j'ai parlé. Le sol, dans toute cette distance, n'est guère au-dessus du niveau de la marée. Il est possible qu'il ait existé autrefois un Canal pour joindre la mer avec ce Canal ; mais il n'a pu être d'une grande utilité, à cause du mouvement des eaux occasionné par la marée. Les anciens ne connaissaient pas l'art des écluses (1) ; elles ne furent inventées en Italie que vers la fin du xv[e] siècle. Ainsi, les Arabes n'avaient aucun moyen pour retenir dans le Canal les eaux de la marée. Le lac Amer est d'une longueur de 9 lieues, et son extrémité se dirige vers Tineh ou l'antique Péluse. A l'extrémité du lac se trouve une élévation formée de rocs calcaires qui paraît appartenir au contrefort de la chaîne des montagnes qui sépare l'Égypte de la Mer Rouge.

Cette hauteur, qui est sensible pendant plus de 3 lieues, s'abaisse peu à peu vers le bassin de la Méditerranée. J'ai examiné avec soin toute la crête, et, nulle part, je n'ai aperçu de coupure qui témoignât de l'existence de l'ancien Canal ; d'où je conclus qu'il n'y a jamais eu de Canal continu de la Mer Rouge à la Méditerranée. Les eaux du Nil, à l'époque de l'inondation, viennent du Caire à Belbez, ancienne Bubaste. Elles tournent vers l'est, entrent dans une vallée qui s'avance dans le désert, qu'on appelle le Val Sababia, et arrivent à son extrémité à un point nommé le Santon du Cheich Ennedy, à 3 lieues du lac Amer ; et si jamais le Canal a été utilisé par le commerce, il fallait transporter par terre les marchandises arrivées sur le Canal jusque dans les eaux du Nil.

Il paraît que la Mer Rouge a baissé de quelques pieds depuis les

1 Nous avons dit plus haut qu'un Ptolémée en eut la première idée.

temps anciens. Arsinoë, ancien port à l'extrémité de la Mer Rouge, au nord de Suez, s'en trouve aujourd'hui éloigné de plus de 200 mètres. La Méditerranée, au contraire, paraîtrait s'être élevée. Les ruines de plusieurs villes anciennes se trouvent aujourd'hui couvertes par les eaux.

Si l'on voulait creuser un Canal navigable entre la Mer Rouge et la Méditerranée, on aurait 4 lieues de canalisation de la Mer Rouge au lac Amer, qui servirait de canal dans toute sa longueur, c'est-à-dire pendant 9 lieues. On aurait donc 13 lieues de navigation, n'ayant à creuser que 4 lieues de canal. Il faudrait construire une estacade éclusée à l'extrémité du golfe, avec deux écluses au moins pour donner entrée dans le Canal aux bâtiments qui arriveraient par la Mer Rouge. Ces écluses et ces barrages formeraient le port et retiendraient les eaux de la marée.

L'ouverture du Canal qui joindrait les deux mers ferait une révolution dans le commerce du monde et la Méditerranée en deviendrait le centre. Les bateaux à vapeur partant de Trieste, des ports de l'Italie, de la France et de l'Espagne, feraient le voyage de l'Inde en trente jours et abrégeraient leur route de 3 000 lieues au moins. Les ports de l'Océan, de l'Angleterre et des États-Unis économiseraient au moins la moitié de cette distance. Le bénéfice du temps serait encore plus considérable ; trente jours suffiraient pour aller de Marseille à Bombay. On met aujourd'hui plus de trois mois en doublant le Cap de Bonne-Espérance.

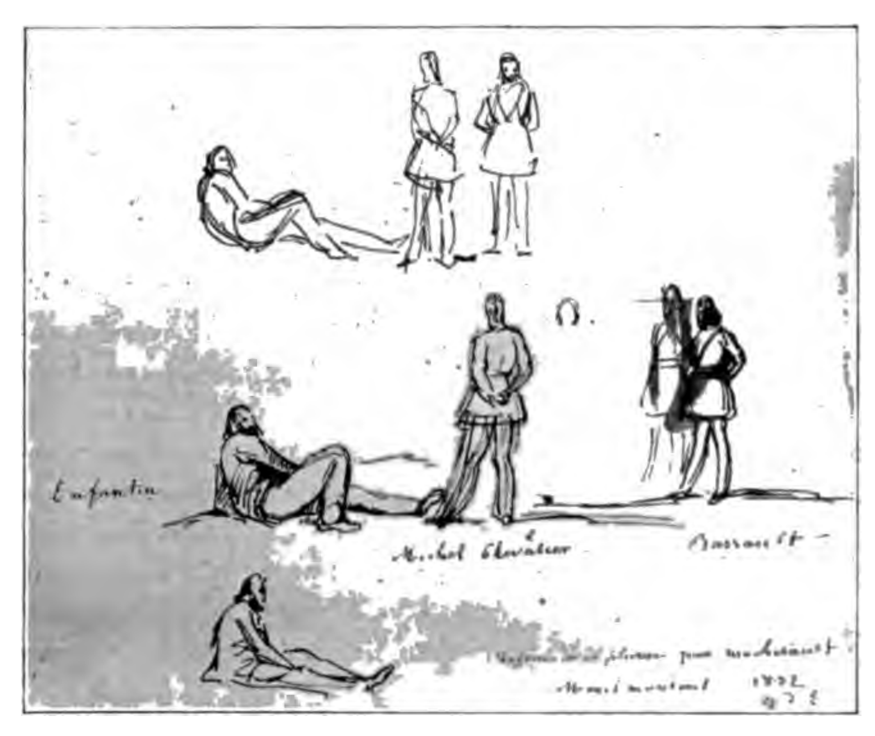
« ... Les travaux de l'Isthme, des deux ports, des écluses et de la canalisation ne coûteraient pas moins de 30 millions. La canalisation qui amènerait les eaux du Nil jusqu'au lac Amer, d'une longueur de 15 lieues, s'élèverait à plus de 7 millions, non compris les travaux d'un barrage qui s'appuierait au Mokatam du côté de l'est, et à la chaîne de Libye du côté de l'ouest. »

A l'heure où le général Tarayre écrivait, un groupe d'hommes audacieux et enthousiastes avaient poussé l'étude de la question beaucoup plus loin que lui-même et pouvaient se croire à la veille de la résoudre. Mais Tarayre terminait son exposé par un enseignement

que la diplomatie européenne ferait bien de méditer. « L'Isthme de Suez doit être un terrain neutre ouvert à tous les peuples : on ne devrait y construire ni fortifications ni casernes. »



BARQUES SUR LE CANAL MAHMOUDIEH.



LES SAINT-SIMONIENS A MÉNILMONTANT.

Reproduction d'un dessin de Macherault appartenant à M. Eugène d'Eichthal.

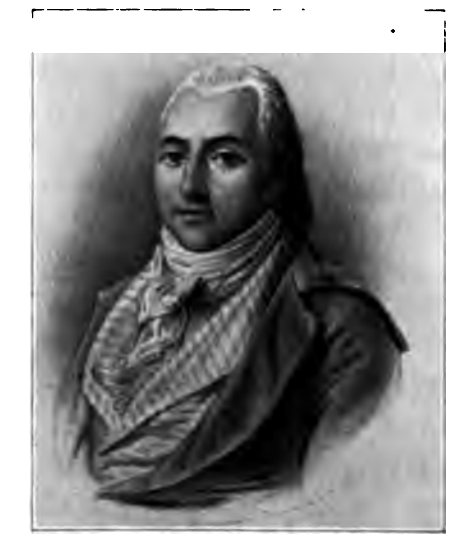
CHAPITRE VI

I

LES SAINT-SIMONIENS

Le comte de Saint-Simon et la question de l'Isthme de Suez. — Prosper Enfantin et ses disciples. — Projet d'aller en Egypte pour essayer d'y realiser cette question. — Ce qu'étaient les Saint-Simoniens. — Leur part dans le mouvement economique du XIXe siècle. — Enfantin et la question d'Orient. — Son rêve à l'egard de l'Egypte. — Le projet de percement de l'Isthme de Suez. — Les organes de propagande du saint-simonisme. — Gœthe, Suez et Panama. — Michel Chevalier et son système de la Méditerranée. — Lettre d'Enfantin à Barrault. — Enfantin et ses disciples s'embarquent pour l'Égypte. — Manifestations hostiles contre les Saint-Simoniens à Marseille. — La lettre de Fournel à Arlès-Dufour. — Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau. — Fournel econduit par Mehemet-Ali. — Fournel quitte l'Egypte. — Enfantin et Mehemet-Ali. — Celui-ci refuse de charger Enfantin de l'exécution du barrage du Nil. — Enfantin quitte l'Égypte. — Les Saint-Simoniens précisent leur projet de Canal. — Michel Chevalier. — L'Isthme de Suez et le Canal à executer. — Enfantin fonde une Société d'etudes. — Le projet de communication des deux mers est une affaire. — Les plans de Linant-bey et le rapport de la Commission d'Egypte. — Les trois groupes anglais, allemand et français de la Société d'études. — L'adhésion des Chambres de commerce. — La Chambre de Lyon, celle de Marseille. — L'ingénieur Bourdaloue chargé avec Linant d'un nouveau nivellement de l'Isthme. — Rapport de Paulin Talabot sur cette opération. — Un projet de pont-canal. — La différence de niveau des deux mers n'existe pas. — Le resultat obtenu par les Saint-Simoniens. — La librairie phalanstérienne et le percement de l'Isthme de Suez. — L'activité d'Enfantin. — Sa lettre à M. de Negrelli. — Lamartine et Enfantin. — Lettre d'Enfantin à M. Dufour-Féronce et à M. Starbuck. — La question du Canal et le Prince-Président. — M. de Persigny. — Lord Palmerston et Stephenson.

« Hommes de science et de travail, a dit un de leurs historiens, les Saint-Simoniens ont racheté leurs illusions et leurs erreurs par leur sens profond du progrès réel, et l'on reconnaît à présent que ce sont eux qui, par la façon dont ils ont abordé les problèmes d'industrie, de progrès matériel, d'expansion internationale, ont donné son immense essor au mouvement industriel qui caractérise le XIXe siècle ». De ce *Papisme industriel*, comme l'appelait Benjamin Constant, du groupement de toutes ces intelligences, ont jailli des formules dont l'application a dépassé nos frontières. Enfantin lui-même, avec ses troublantes idées religieuses et morales, a eu, dans une vision pénétrante de l'avenir, l'intense pressentiment des destinées de la France.



COMTE HENRI DE SAINT-SIMON.

En 1840, il écrit : « ... C'est une erreur de croire que la question d'Orient ne soit qu'une question européenne, et il faut être plus qu'Européen pour la comprendre telle qu'elle est. Voilà pourquoi nous avons fait si peu de bonnes choses depuis que nous sommes en Algérie; voilà pourquoi toute la diplomatie européenne s'est fourvoyée dans la lutte de Mehemet-Ali et du Sultan; voilà aussi pourquoi la position de la France dans ce nuage diplomatique se trouve être la meilleure par *instinct*, par *sentiment*, mais non par l'effet d'une prévoyante sagesse....

« ... La France semble reculer devant une nécessité toute providentielle de notre siècle, l'invasion de l'Orient par l'Occident, et ce serait pourtant à bon droit qu'on pourrait lui dire : N'avez-vous pas vous-même envahi l'Algérie, n'avez-vous pas avant nous tous mis le pied sur la terre d'Afrique?

« ... Que veut l'Angleterre? La route de l'Inde par Suez ou bien par l'Europe et toutes les deux, si c'est possible. Que veut la Russie? La route de l'Inde par l'Asie Mineure, la Perse et le Caboul; c'est qu'en effet voilà les deux grandes expressions du contact de l'Orient et de l'Occident au XIX[e] siècle, comme les voyages de Christophe Colomb et de Vasco de Gama ont été les grandes expressions de l'expansion de l'Europe sur le monde, à d'autres époques.

« ... Les Russes iront donc à Constantinople et les Anglais à Alexandrie; il faut non seulement en prendre son parti, parce que c'est inévitable, c'est fatal comme le dieu des musulmans, mais il faut s'en réjouir aussi parce que c'est providentiel comme le dieu des chrétiens... (1). »

Enfantin ne se bornait pas à énoncer ainsi sa manière de concevoir la question d'Orient. En allant en Égypte, il songeait à la conquérir, non point politiquement, mais économiquement et socialement. A côté d'un projet de barrage destiné à régler les inondations du Nil, il rêvait d'être l'initiateur officiel de toutes les œuvres scientifiques d'Égypte, d'une École polytechnique, d'une École pratique du génie civil, etc.

Il s'inquiétait de faire instituer un Conseil de l'Instruction publique. Il voyait dans ce qu'il appelait son Institut égyptien une base de relations avec la France : « Si la politique de l'Europe en Égypte tourne autour d'une grande œuvre d'ingénieur, disait-il, il est naturel que je songe à placer la France au foyer même où il lui sera facile d'inspirer et de diriger cette œuvre. »

De tous les projets formés sur l'Égypte par Enfantin et ses disciples, un seul fut poursuivi avec méthode et eut toutes les apparences de la vitalité. Ce fut celui du percement de l'Isthme de Suez.

Ce projet datait de loin parmi les Saint-Simoniens. On le trouve indiqué dans leurs premiers organes de propagande, le *Producteur* (1825), l'*Organisateur* (1828), le *Globe* (1830).

En février 1827, Gœthe, répondant à Eckerman, son secrétaire,

(1) *Œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin.* Volume XI (Notices historiques).



ENFANTIN EN COSTUME DE PÈRE.

lui exprimait le vœu de voir creuser un Canal dans l'Isthme de Suez et dans l'Isthme de Panama.

Dans le *Globe*, Michel Chevalier, développant sa politique industrielle, expose ce qu'il appelle le *Système de la Méditerranée*. Ce système a pour objet de concilier les intérêts de l'Orient et ceux de l'Occident, premier pas à faire vers l'association et la paix universelle. C'est aussi une formule d'Enfantin. Les moyens de conciliation, c'est-à-dire les bases de ce système, sont : les communications, les chemins de fer, l'Isthme de Suez.



ARMAND CARREL.

« Concevons, dit Michel Chevalier, que, poussant devant soi la civilisation, l'Europe s'étende peu à peu sur l'Asie, par les Russes au nord, par les Anglais au midi, par la Turquie à l'ouest; supposons que, de leur côté, les Américains y affluent à l'est ; imaginons que, pour mettre en activité le double courant qui, de l'Amérique et de l'Europe viendrait visiter la vieille Asie, l'on perce les deux Isthmes de Suez et de Panama, et représentons-nous, s'il est possible, le ravissant tableau qu'offrirait bientôt l'ancien continent. »

Michel Chevalier comprenait aussi, dans son système de la Méditerranée, un chemin de fer de Scutari à l'Euphrate et au golfe Persique par Bagdad et Bassora.

Le 8 août 1833, sept jours après sa sortie de Sainte-Pélagie où il venait de purger une condamnation, Prosper Enfantin écrivait à son disciple Barrault, alors en Orient :

« Aujourd'hui, je sens que c'est ma face politique que je dois d'abord montrer à l'Orient. J'ai foi que tu le sens ainsi.

« Pensant donc que tu communies encore aussi étroitement avec moi, je t'envoie ceux de nos livres que je désire voir répandre d'abord sur cette côte de la Méditerranée qui regarde la vieille Europe.

« Et je vais te communiquer mon désir, que tu accompliras si tu le sens ; dans tous les cas, tu n'en useras qu'avec la discrétion que tu dois sentir nécessaire.

« C'est à nous de faire, entre l'antique Égypte et la vieille Judée, une des deux nouvelles routes d'Europe vers l'Inde et la Chine. Plus tard, nous percerons aussi l'autre, à Panama. Nous poserons donc un pied sur le Nil, l'autre sur Jérusalem. Notre main droite s'étendra vers la Mecque, notre bras gauche couvrira Rome et s'appuiera encore sur Paris. Suez est le centre de notre vie de travail. Là, nous ferons l'acte que le monde attend pour confesser que nous sommes mâles.



AUGUSTE COMTE.

« J'ai besoin de trouver à mon arrivée les projets déjà conçus. Descharmes pourrait visiter les lieux avec Cayol, tandis que tu t'occuperais des personnes à Alexandrie. Et tu ferais bien de diriger sur Suez Prax comme ingénieur, Machereau et Alix comme dessinateurs, pour qu'ils se joignent à Cayol et Descharmes, si tu le sens ainsi.

« J'aurai avec moi Fournel et Lambert, Hoart et Bruneau et d'autres ingénieurs encore, outre Holstein, Ollivier et Petit, et peut-être aussi quelques travailleurs.

« Et je veux en janvier prochain, lorsque sera écoulée notre grande année, faire d'Orient un appel à la France. Elle y répondra, et Dieu

nous enverra, je l'espère, la Mère avec elle. Alors, tu partiras pour le Nouveau-Monde.

« ... Fais en sorte qu'on ne voie dans ce que tu feras que les préparatifs d'un projet à toi (1). »

Enfantin et ses disciples s'embarquèrent pour l'Égypte le 29 août 1833. Ils se dirigèrent vers le navire qui devait les emporter en chantant l'hymne saint-simonien, et Enfantin portait le costume du *Père*. Aussi la population leur fit elle grise mine, et la force publique dut intervenir pour l'empêcher de jeter le groupe des Saint-Simoniens dans le port (2).



CARNOT.

L'ingénieur Henri Fournel, qui était du voyage, écrivit de Marseille une lettre des plus détaillées à Arlès-Dufour. Cette lettre, publiée au *Livre des Actes* des Saint-Simoniens, est une espèce d'ordre du jour destiné, dit ce journal, à « mettre le public au courant de la pensée profonde de l'expédition sous le rapport industriel (3) ».

La lettre de Fournel est trop développée pour que je puisse la ponner ici, mais on la trouvera aux Annexes, et j'engage vivement mes lecteurs à la lire *in extenso*, car elle expose tout le programme du projet saint-simonien relatif à l'Égypte (4).

Elle est, de plus, très curieuse par son caractère prophétique, et elle précise, en les synthétisant, les visions d'où est née la question de l'Isthme de Suez, en leur donnant une interprétation que le rôle

(1) *Œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*, précédées de deux *notices historiques*.

(2) M. Philippe Jourde, l'ancien directeur du *Siècle*, qui termine philosophiquement ses jours en Provence, dans sa propriété de Carri, voisine de la mienne, a assisté à l'embarquement des Saint-Simoniens à Marseille, en 1833, et m'a confirmé tout récemment la scène à laquelle il donna lieu.

(3) Lettre adressée à un ami. Bibl. Nle, 3h 232.

(4) V. Annexes. No 8.



BARRAULT. MICHEL CHEVALIER. CHARLES DUVEYRIER.

actuel des peuples intéressés semble devoir confirmer de plus en plus.

Prosper Enfantin, installé en Égypte, écrivait de son côté, en 1834, à Hoart et à Bruneau, deux de ses disciples, cités par lui dans sa lettre à Barrault, et dont le premier, Hoart, devait mourir à quelque temps de là au barrage du Nil.

« ... Le Pacha a conçu le vaste projet de barrer le Nil à la naissance des deux branches de Rosette et de Damiette, afin d'avoir en tout temps, même aux époques des plus basses eaux, une hauteur pour les eaux d'irrigation presque égale à celle des moments d'inondation et cela sans interrompre la navigation ; or, la crue du Nil est de vingt-deux à vingt-trois pieds, et sa largeur, dans les basses eaux, est de trois cents à quatre cents mètres environ : jugez !



BAZARD.

« Comme les nobles volontaires qui s'attachaient aux armées dans les grandes campagnes, nous recevrons la tente, les rations et les armes ; nous savons vivre en soldats....

« A l'extrémité du Delta, à la naissance des deux branches de Rosette et de Damiette, près du barrage, le siège d'une immense ville se fonde, le Pacha l'espère, l'ingénieur l'a annoncé dans ses plans, et les Arabes, qui dans leur langue pompeuse nomment l'Égypte la Mère du monde, verront sa capitale marcher sur le fleuve et se transporter (comme on l'a déjà fait de Memphis ici) jusqu'au siège que notre main lui prépare.

« Et voilà mon atelier d'architecture où nous aurons pour maîtres nos souvenirs d'Occident, le goût des Arabes et nos inspirations d'avenir. Là nos formes nouvelles se dessineront et s'élèveront en face



Le 30 Juillet 1832

(Sur la nouvelle ~~de la mort~~ de la mort de Bazard, les Saint-Simoniens sortirent de Ménilmontant pour aller assister aux funérailles, à Montfermeil,(?) en faisant annoncer leur arrivée. Mais à Courtry ils rencontrèrent Jules Lechevalier, monté sur un petit cheval, accourant pour demander au nom de la famille (dont il appartenait encore) qu'on renonçât à venir. À la suite d'un colloque avec Jules, Enfantin donna l'ordre de la retraite.

Ce fut une scène très originale. Depuis Machereau l'a reproduite de souvenir dans une esquisse. Je l'ai encore, puis une aquarelle fort améliorée. J'avais cette ~~dernière~~. Elle a été détruite avec d'autres papiers pendant mon voyage de Grèce. Je ne puis me rappeler qui m'a, il y a peu de temps, donné ce ~~cette esquisse~~ calque, obtenu de Machereau en Égypte avant sa mort.

7 Nov. 1869. G. d'E. } Les St-Simoniens

Jules Lechevalier, dont l'aspect est assez bien reproduit, portait un habit vert et me rappelle qu'on lui demandait pourquoi cette couleur. C'est, dit-il, celle de l'espérance. La suite n'a pas justifié le mot

des vieilles pyramides, comme nos idées se sont dressées, par la presse et dans le livre nouveau, au-dessus de Paris la savante.

« Et, toujours devant nos yeux, les deux mers, l'Isthme que nous percerons dès que nous aurons détrempé ses terres et nivelé ses sables avec les premières eaux dont nous le couvrirons en élevant de nos mains l'urne du fleuve.

« Car le travail pour lequel je vous appelle est la préparation de la grande œuvre de Suez.

« Et plus loin encore Panama. »

Fournel, présenté à Mehemet-Ali le 13 janvier 1834, avait fait tous ses efforts pour obtenir la concession du Canal. Mais, le Pacha était déjà engagé dans le projet de barrage, et, ni lui, ni ses conseillers, devant lesquels Fournel alla plaider sa cause, ne consentirent à lui accorder ce qu'il demandait. Fournel, découragé, quitta l'Égypte ; il en fut de même de Barrault.

Mais Enfantin croyait positivement que Mehemet allait le charger des travaux du barrage, alors que cette entreprise était réservée à la direction de l'ingénieur Linant de Bellefonds. Mehemet-Ali, au contraire, se dérobait devant Enfantin, et reculait toujours l'exécution de son barrage.

Le chef du saint-simonisme, voyant ses disciples disparaître ou mourir autour de lui, abandonna à son tour le champ de bataille où il avait cru vaincre. Il revint en France en janvier 1837.

Jusqu'alors, il y avait eu confusion et incohérence. Le programme de régénération que les Saint-Simoniens avaient essayé d'appliquer à l'Égypte avait nui à l'idée du Canal de Suez. Ils avaient perdu le temps à essayer de réaliser des chimères et ils avaient négligé le point capital.

A partir du retour d'Enfantin, nous les voyons préciser plus nettement ce qu'ils désirent.

Le 1er janvier 1844, Michel Chevalier publiait dans la *Revue des Deux Mondes*, sur l'Isthme de Panama et sur l'Isthme de Suez une double étude.

« Il est un projet de Canal, disait-il, auquel on ne peut s'empêcher

de songer après celui de l'isthme américain. Je veux parler du percement de l'Isthme de Suez. Ces deux isthmes sont associés dans tous les esprits ; il n'est pas une intelligence où Suez ne rime à Panama....

« L'Isthme de Suez se présente au premier abord sous l'aspect le plus avantageux pour le creusement d'un Canal. C'est un sol bas que les eaux n'ont encore qu'à demi abandonné. Il est impossible à l'observateur de ne pas demeurer convaincu qu'autrefois la mer passait par là, et que l'Afrique complètement détachée de l'Asie fut longtemps une île.



OLINDE RODRIGUES.

« Par son rétrécissement, l'Isthme semble non moins favorable à l'établissement d'un Canal. Il n'y a, en effet, que cent vingt kilomètres de Suez à la plage de Faramah, sur laquelle est Tyneh ; et si l'on tient compte de ce que le flot s'étend sur un espace de cinq kilomètres au nord de Suez à la marée haute, le minimum de la distance qui constitue vraiment l'Isthme est réduit à cent quinze kilomètres. Ce serait moins encore si, du côté de la Méditerranée, on considérait comme une dépendance de la Méditerranée, le lac Menzaleh, qui, en effet, communique avec elle.

« L'inégalité de niveau d'une mer à l'autre, qui se présente déjà à l'Isthme de Panama, se reproduit ici bien plus marquée.

« Les nivellements de M. Le Père, lors de l'expédition française en Égypte, ont montré que la basse mer de vive eau (1) dans la Mer

(1) Les marées de *vive eau* sont celles qui ont lieu après la pleine ou la nouvelle lune ; ce sont les plus grandes. Les marées qui ont lieu aux deux autres quartiers de la lune sont les plus faibles.

Rouge à Suez est de huit mètres douze centimètres au-dessus de la basse Méditerranée à Tyneh. La marée de vive eau à Tyneh est de trente-cinq centimètres seulement ; à Suez, elle est de un mètre quatre-vingt-neuf centimètres : de sorte que la différence extrême entre les deux mers est de neuf mètres quatre-vingt-dix centimètres.... »

On s'attend, après cette assertion sur la différence de niveau, à voir l'auteur conclure à une impossibilité de construction de Canal direct. Il continue pourtant ainsi :

« De cette élévation relative de la Mer Rouge et de la dépression générale du sol de l'Isthme, il suit qu'un Canal, même sur de belles dimensions, de la Mer Rouge à la Méditerranée, serait aisé à creuser et à approvisionner. Il s'alimenterait de la Mer Rouge elle-même, dont, à marée haute, les eaux seraient recueillies dans les *lacs Amers*, convertis en réservoirs. L'entretien et le curage exigeraient des soins ; mais on y subviendrait sans une peine extraordinaire. Le plus grand embarras serait de trouver un bon port pour déboucher dans la Méditerranée. En cela, le problème est infiniment plus difficile que du temps des anciens, non seulement parce que les navires modernes tirent plus d'eau que ceux des Phéniciens, des Grecs et des Romains, ou que les galères du moyen âge, mais surtout parce que la côte s'atterrit sans cesse à l'est du Nil par l'effet des sables que charrient les courants, et par les troubles du fleuve lui-même qui viennent s'y déposer.

« Le Canal de l'Isthme de Suez n'est pas seulement un projet ; il a existé. L'histoire le dit, et les voyageurs en reconnaissent facilement les vestiges. »

Ici, Michel Chevalier retrace en quelques lignes l'histoire du Canal, depuis Seti I[er] jusqu'à Bonaparte. Puis, il commente le rapport de Le Père ; et, après avoir exprimé des objections comme celles que nous avons rapportées plus haut, d'après le résumé de l'ouvrage de M. Ritt, objections qui reposent principalement sur les intermittences de navigation qui résulteraient du projet Le Père, il conclut ainsi :

« ... Avec le Canal de Suez au Nil, la distance totale entre Suez

et Alexandrie serait de quatre cent vingt-sept kilomètres environ. C'est bien long et ce serait bien cher.

« Aussi y a-t-il lieu de se demander si un Canal direct de Suez à la Méditerranée ne serait pas préférable. Le trajet en ligne droite est d'un peu plus de cent kilomètres. La ligne qu'a nivelée M. Le Père aurait environ cent cinquante kilomètres; mais sur cet espace sont compris les lacs Amers pour quarante kilomètres. Sur presque toute la distance le lit du Canal semble avoir été préparé par la nature.



PIERRE LEROUX.

« ... Il ne me paraît pas qu'il y ait d'autre moyen de percer l'Isthme de Suez, dans l'intérêt du commerce général du monde, que de pratiquer un Canal direct de Suez à la Méditerranée. »

Ainsi, Michel Chevalier ne traite point comme une légende la différence de niveau des deux mers. Il l'accepte, au contraire; mais il en dédaigne les conséquences, et, pour la première fois, on voit poser la question d'un Canal direct.

Or, à la fin de 1845, Enfantin, qui poursuivait son rêve depuis douze ans, jugea que le moment était venu de le réaliser. Il se rappelait la tentative de groupement faite en 1841 par l'ingénieur Linant de Bellefonds avec l'Anglais Anderson pour le percement de l'Isthme, tentative à laquelle nous avons déjà fait allusion.

Il réussit à former un groupe où il fit entrer des collaborateurs de tous les pays, démontrant ainsi son désir de voir tout le monde participer à une œuvre d'intérêt universel.

Le 27 novembre 1846, la *Société d'études pour le Canal de Suez* fut constituée (1).

(1) V. Annexes. N° 8.

En faisaient partie : Arlès-Dufour, Enfantin, l'ingénieur autrichien de Negrelli, l'ingénieur anglais Stephenson, Sellier, Starbuck et les trois frères Talabot.

« Si par nos efforts depuis douze ans, disait Enfantin en ouvrant la première séance, le projet de communication des deux mers n'est pas resté sur le terrain des conceptions philosophiques et religieuses où nous l'avons saisi et soulevé en 1833, si nous l'avons porté depuis plusieurs années dans le domaine de la diplomatie, aujourd'hui nous devons, avec vous, lui donner entrée, lui ouvrir crédit parmi les grandes entreprises de l'industrie. Ce n'est plus une théorie ou bien une question politique, c'est une affaire. »

A la seconde réunion du groupe, qui eut lieu trois jours après, soit le 30 novembre, il fut donné lecture de l'acte de société ainsi conçu :

« Entre les soussignés :

« M. Robert Stephenson, ingénieur anglais, demeurant ordinairement à Londres, en ce moment logé à Paris, rue Richelieu, hôtel de Castille, et M. Edward Starbuck, demeurant ordinairement à Londres, en ce moment logé à Paris, rue Richelieu, hôtel de Castille, agissant ici tant en leur nom personnel qu'au nom et pour le compte de divers personnages d'Angleterre, qu'ils se réservent de nommer en rapportant leur adhésion aux présentes conventions,... d'une part ;

« M. Louis Negrelli, ingénieur autrichien, demeurant ordinairement à Vienne, en ce moment logé à Paris, rue Richelieu, hôtel de Castille; M. Dufour-Féronce, M. Sellier, demeurant ordinairement à Leipzig, en ce moment logés à Paris, rue Richelieu, hôtel de Castille, agissant tant en leur nom personnel qu'au nom et pour le compte de divers personnages d'Allemagne, qu'ils se réservent de nommer en rapportant leur adhésion aux présentes conventions,... d'une seconde part;

« M. F. Arlès, M. Enfantin, M. Jules Talabot, M. Léon Talabot, M. Paulin Talabot, agissant tant en leur nom personnel qu'au nom et pour le compte de divers personnages de France, qu'ils se réser-

vent de nommer en rapportant leur adhésion aux présentes conventions, tous d'une troisième part,

« A été fait ce qui suit :

« Les soussignés ont conçu le projet de former une société pour étudier les travaux d'un Canal destiné à établir une libre communication entre la Mer Rouge et la Méditerranée, en formant, selon les plans de M. Linant, une sorte de Bosphore dans le désert de Suez.

« MM. Stephenson, Negrelli et Paulin Talabot, tous trois ingénieurs, après examen des plans et mémoire de M. Linant, des travaux faits par la Commission d'Égypte et des renseignements publiés sur cette question, ont déclaré être convaincus de la possibilité d'établir une telle communication. Mais en même temps ils ont reconnu que les études déjà faites étaient insuffisantes, et qu'il était nécessaire de procéder avant tout à une étude complète et systématique, tant des deux points extrêmes que du désert même de Suez.



LE PLAY.

« Les soussignés, ayant adopté ces conclusions, ont cru qu'il convenait qu'une entreprise de cette importance, dont les résultats doivent tourner plutôt au profit de l'intérêt général que de l'intérêt particulier, fût rendue commune aux grandes nations européennes, et dans cette vue ils ont imaginé de diviser cette société d'études entre trois groupes principaux :

Un groupe d'associés anglais, ayant pour ingénieur M. Stephenson ;

Un groupe d'associés allemands, ayant pour ingénieur M. Negrelli ;

Et un groupe d'associés français, ayant pour ingénieur M. Talabot.

Ces explications étant données, les soussignés arrêtent la rédaction des statuts de la Société (1). »

(1) V. Annexes. N° 9.

Au groupe français vinrent se joindre, quatre mois après, les Chambres de commerce de Lyon et de Marseille.

L'adhésion de la Chambre de commerce de Lyon fut formulée dans la séance de cette assemblée du 25 février 1847, sous la présidence de M. Jayr, pair de France, préfet du Rhône.

Acte de la délibération fut adressé à Enfantin le 17 mars 1847. En voici le texte :

« La Chambre de commerce de Lyon, après avoir pris connaissance :

« 1° D'un acte, en date de Paris, du 30 novembre 1846, contenant les conditions d'une société civile formée entre MM. Stephenson, Starbuck, Negrelli, Dufour, Sellier, Arlès, Enfantin, Jules Talabot, Léon Talabot, Paulin Talabot, ayant pour objet l'étude des travaux à faire pour un Canal destiné à établir une libre communication entre la Mer Rouge et la Méditerranée;

« 2° Des adhésions données à cet acte par la commune de Trieste, par le Lloyd autrichien, par la Bourse de Trieste, par la Chambre de commerce de Venise, par la Société industrielle de Vienne;

« Considérant que l'œuvre qui a pour objet l'union des deux mers, si elle était accomplie, amènerait les résultats les plus grands et les plus utiles pour le commerce de la France, en général, et en particulier pour celui de Lyon, qui deviendra le passage obligé des marchandises et des voyageurs entre l'Angleterre et les Indes, et qu'à ce double titre cette entreprise inspire à la Chambre de commerce de Lyon la plus vive sympathie;

« Considérant qu'il est hors de ses attributions d'adhérer purement et simplement à un acte de société, et que cependant elle tient à honneur de manifester ses sentiments par une participation matérielle aux études qui vont être faites;

« Délibère ce qui suit :

« La Chambre de commerce de Lyon concourra pour une somme de cinq mille francs aux frais d'études du Canal projeté entre la Mer Rouge et la Méditerranée.

« Cette somme sera offerte à la Société constituée comme il est dit

ci-dessus; elle lui sera comptée sur sa demande et aux époques qu'elle indiquera.

« Ladite somme sera prélevée sur les fonds libres de la condition des soies.

« La présente délibération sera soumise à l'approbation de M. le pair de France, préfet du Rhône.

« Pour extrait conforme, le secrétaire membre de la Chambre.

« Signé : Em. MONTERDE.

« Vu et approuvé par nous, pair de France, préfet du Rhône.

« Lyon, le 15 mars 1847. Signé : H. JAYR. »



LAMORICIÈRE.

De son côté, la Chambre de commerce de Marseille adressait, le 12 octobre 1847, à Enfantin, la communication suivante :

« La Chambre de commerce de Marseille, informée qu'une société avait été projetée entre des ingénieurs et des capitalistes français, anglais et allemands pour étudier les travaux d'un Canal à travers l'Isthme de Suez, s'était empressée, dès le 5 mars dernier, de concourir par un vote de fonds à la réalisation de cette heureuse pensée.

« Notre vote ayant aujourd'hui reçu la sanction nécessaire de M. le Ministre du Commerce, nous sommes prêts à compter à la Société dont vous êtes un des fondateurs, la somme de cinq mille francs, qui constitue notre apport.

« A cette occasion, nous vous prions de remarquer que ce concours financier ne saurait nous engager en rien pour l'avenir; inutile d'ajouter que nous attacherons toujours du prix aux renseignements que vous voudrez bien nous adresser sur le résultat des travaux de votre Société, au succès desquels, ainsi qu'elle vous en donne aujourd'hui le témoignage, notre Chambre porte le plus vif intérêt.

« Signé : J. Rabaud aîné, *président;*
Is. Roux, Bazin, L. Reymond, Régis aîné,
Roussier; Berteaut, *secrétaire.* »

A ces adhésions s'ajoutèrent celles des Chambres de commerce de Trieste, de Venise, de Prague, du Lloyd autrichien et de la Société industrielle de Venise.

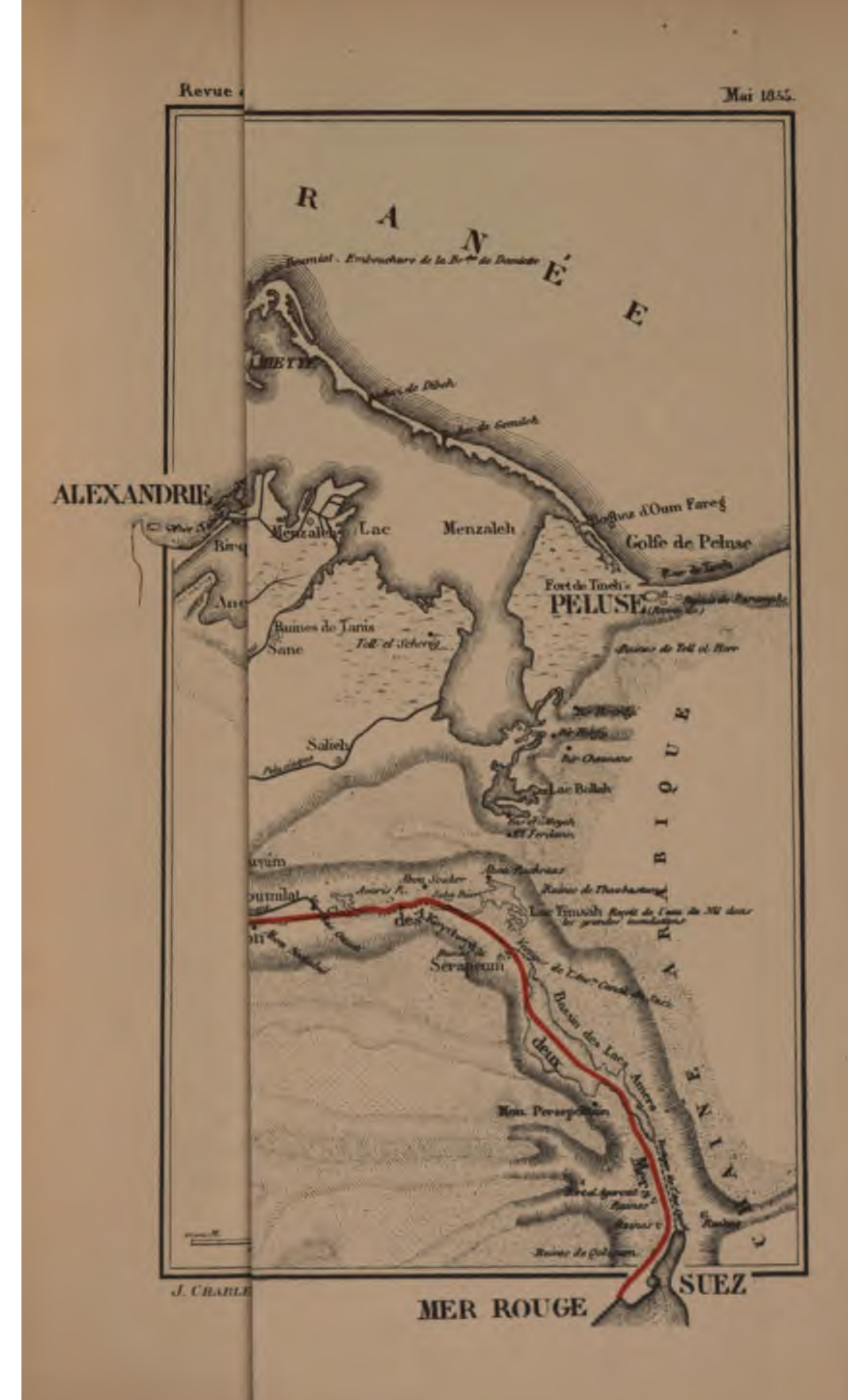
La Société aussitôt constituée, les études pour le percement du Canal commencèrent.

Un Saint-Simonien, l'ingénieur Bourdaloue, fut chargé avec Linant de Bellefonds de procéder d'abord à un nouveau nivellement de l'Isthme. Le gouvernement égyptien leur adjoignit une brigade d'ingénieurs indigènes, deux compagnies du génie et une compagnie d'artilleurs.

Les opérations eurent lieu de Tyneh à Suez et en sens inverse avec six vérifications, en 1846-1847.

En 1848, Gabolde et Fromont exécutèrent de Suez à Tyneh un nouveau nivellement pour contrôler le précédent. Nous pouvons même ajouter, ce qui est fort intéressant pour l'entreprise saint-simonienne, qu'en 1853, Linant de Bellefonds vérifia toute l'opération par l'ordre du gouvernement égyptien et sur la demande de M. Sabatier, consul général de France au Caire.

Trois nivellements indirects, c'est-à-dire passant par le Caire


R A N É E
ALEXANDRIE
Menzaleh
Lac
Menzaleh
Golfe de Pelusc
Fort de Tineh
PELUSE
Ruines de Tanis
Sane
Salieh
Lac Ballah
Lac Timsah
Serapeum
Bassin des Lacs Amers
Mon. Persepolitain
SUEZ
MER ROUGE
J. CHABLE



ou partant du Caire furent exécutés : celui de Tahil Effendi, en 1846, allant de Rosette au Caire par le Béhéré, et combiné avec celui de Bourdaloue en 1847, allant de Tyneh au Caire par l'Ouàdy Toumilat ; celui de Rhamadan Effendi, en 1849, allant de Damiette au Caire, par le Cherkieh, combiné avec celui de Bourdaloue, en 1847, allant de Suez au Caire par l'Ouàdy ; celui de M. Darnaud, en 1847, allant du Caire à Tyneh par l'Ouàdy.

C'est le rapport sur ces opérations que Paulin Talabot publia en 1847. Elles prouvaient que Laplace et Fourier avaient eu raison. La Mer Rouge et la Méditerranée étaient à peu près de niveau.


FÉLICIEN DAVID.

Pour Paulin Talabot, le Canal de jonction des deux mers devait dériver du Nil ; et il est étrange de constater que tous les membres de la Société constituée par Enfantin furent de cet avis, sauf un, l'ingénieur de Negrelli. Le Canal du rapport Talabot aboutissait d'un côté Suez, de l'autre à Alexandrie. Sa longueur était de 400 kilomètres, sa largeur de 100 mètres à la ligne d'eau, sa profondeur de 8 mètres.

Pour la traversée du Nil, considérée comme le point capital du projet, le rapport laissait le choix entre le passage direct du fleuve, en amont du barrage Saïdieh, ou le passage au moyen d'un pont-canal au même endroit.

Le passage direct du fleuve, subordonné à la hauteur trop capricieuse des eaux du Nil, était considéré par Talabot lui-même comme presque irréalisable. Il n'y insistait pas. En revanche, il réservait son choix pour le pont-canal.

« La difficulté capitale de tous les projets aboutissant à Alexandrie,

disait-il (1), c'est le maintien d'un tirant d'eau de 8 mètres au point où le Canal traversera le Nil.

« Les inconvénients des traversées en rivière sont bien connus : s'il ne s'agissait que d'un tirant d'eau de 2 à 3 mètres, les procédés ordinaires suffiraient pour assurer le succès; mais le maintien d'une profondeur de 8 mètres présente des difficultés qui n'ont jamais été ni surmontées ni même abordées.

« L'emploi d'un pont-canal pour franchir le fleuve soulève des objections non moins graves. Ce système oblige, en effet, à relever la ligne d'eau du point de partage d'au moins 12 mètres, et à exécuter par suite quatre écluses sur chaque versant; il présente, d'ailleurs, des difficultés d'alimentation très sérieuses.

« La traversée du Nil est donc la difficulté capitale des tracés par Alexandrie. J'en conclus immédiatement que tout tracé par le Delta qui aurait à traverser les diverses branches du fleuve et les canaux d'irrigation qui sillonnent le pays doit être repoussé. »

Pourtant, c'est encore l'emploi d'un pont-canal qui le séduit le plus. Il en trouve même la justification dans les renseignements fournis par Mougel, auteur avec Linant de l'avant-projet de 1855, et constructeur du barrage du Nil au Caire.

« Les nivellements de 1847 établissent d'après les renseignements fournis par M. Mougel, à qui sont dus les projets du barrage et qui en a dirigé l'exécution, que cet ouvrage une fois complété aurait pour résultat de relever le niveau du Nil en amont à la cote 17; le radier est d'ailleurs établi à la cote 10,40, et les hautes eaux atteignent la cote 19,22. Il en résulte que le tirant d'eau en amont du barrage serait en basses eaux de 6 m. 60, et en hautes eaux de 8 m. 80.

« Si donc ce projet s'achève, s'il réalise les espérances de l'ingénieur distingué qui l'a conçu, il suffirait de relever un peu le niveau de la retenue pour assurer pendant onze mois au moins un tirant d'eau supérieur à 8 mètres. Reste la difficulté de maintenir le lit du fleuve au niveau du radier; mais cette difficulté, à peu près insoluble dans

(1) *Revue des Deux Mondes*, 1er mai 1855 : *Canal de Suez*.

les cours d'eau à crues rapides et passagères qui modifient sans cesse le fonds me paraît très surmontable dans un fleuve comme le Nil, qui n'a chaque année qu'une crue unique, et qui s'élève lentement et régulièrement pendant trois mois pour s'abaisser ensuite avec la même régularité et avec une lenteur plus grande encore pendant le reste de l'année. Avec ce régime, une puissante machine à draguer suffirait sans doute pour maintenir le lit au niveau du radier.


ÉDOUARD CHARTON.

« Admettons donc avec M. Linant que la retenue du barrage servira de point de partage au Canal, et supposons le niveau inférieur à cette retenue fixé à la cote 18 mètres, c'est-à-dire un mètre au-dessus du projet de M. Mougel. Cette base adoptée, rien de plus simple que le tracé du Canal. L'une des branches, de 180 kilomètres de longueur, se dirigerait vers Alexandrie, en suivant l'ancien lit, aujourd'hui oblitéré, du Canal de Joseph, puis celui du Canal appelé le Ratasbée, jusque près de Teirieh, et de là en ligne droite sur Alexandrie. La seconde suivrait à peu près le tracé de l'ancien Canal des Pharaons jusqu'aux lacs Amers. Arrivé à ce point, on aurait le choix entre trois partis : jeter la Mer Rouge dans le bassin en coupant le seuil de Suez, remplir le bassin avec les eaux du Nil, qu'on conduirait jusqu'à Suez, ou enfin tracer en dehors du bassin un prolongement du Canal qui irait rejoindre l'ancien Canal de Suez. »

Talabot donne la préférence à cette troisième solution, qui consiste à prolonger le Canal à l'ouest des lacs et à le continuer jusqu'à la Mer Rouge.

« Ce système présente plusieurs avantages importants. En premier lieu, il évite les difficultés qu'entraînerait nécessairement le maintien

des passes à l'entrée et à la sortie du bassin; il économise la dépense d'eau considérable qu'exigerait l'alimentation du bassin: il met la navigation à l'abri des inconvénients que présenterait souvent la navigation des lacs.

« ... La longueur totale de la branche orientale du Canal serait dans ce système de 212 kilomètres, dont 148 kilomètres du barrage à Serapeum, et 64 de Serapeum à Suez. La longueur des deux branches serait de 392 kilomètres; chacune d'elles exigerait 6 écluses, y compris celle de prise d'eau, soit en tout 12 écluses pour le Canal entier. Si donc le niveau de la retenue du barrage peut être maintenu à la cote 18 mètres ou environ, le tracé et l'exécution du Canal ne présenteraient aucune difficulté sérieuse; mais si, par des motifs que je ne puis prévoir, l'exécution du barrage était abandonnée, ou si, cet ouvrage achevé, on reconnaissait que la retenue qu'il est destiné à créer ne peut être relevée à la hauteur nécessaire, force serait de recourir à un pont-canal pour franchir le fleuve.

Dans ce cas, le niveau du bief du pont-canal, servant de point de partage, devrait être relevé d'au moins 12 mètres au-dessus des hautes eaux, et porté par conséquent à 31 mètres, ce qui exigerait 4 écluses de plus sur chaque versant. Un pont-canal d'un kilomètre de longueur et s'élevant de 18 mètres au-dessus des basses eaux, les écluses à établir aux abords de ce pont à une grande hauteur au-dessus du terrain naturel, ce sont là des ouvrages très dispendieux; mais la difficulté la plus grave serait encore l'alimentation du bief de partage. Pour amener les eaux à une élévation convenable par une simple rigole d'alimentation, il faudrait remonter la prise d'eau de cette rigole à 350 kilomètres au moins dans la vallée du Nil. Selon toutes les apparences, la prise d'eau du grand Canal attribué à Joseph, qui arrose la rive gauche du Nil depuis Manfalout jusqu'au Delta est à une hauteur convenable; mais il s'en faut que les pentes aient été ménagées de manière à profiter de toute la hauteur disponible, et, bien que je n'aie pas la cote exacte des eaux à l'extrémité de ce Canal, je suis convaincu que le niveau n'excède guère celui des hautes eaux du Nil au barrage, si même il l'excède. Pour faire servir ce Canal à

l'alimentation du bief de partage, il faudrait donc relever ses eaux de 12 mètres environ, opération qui entraînerait l'emploi de machines à vapeur versant dans un réservoir placé à une hauteur convenable et mis en communication avec le bief du pont-canal.

Ce système serait compliqué et dispendieux; mais il ne présenterait aucune difficulté insurmontable.

«... Je n'indique ce projet dispendieux que comme une ressource extrême pour le cas où il faudrait renoncer à la traversée directe du Nil. Je crois fermement, quant à moi, que le problème de cette traversée est susceptible d'une solution satisfaisante. Dans tous les cas, il conviendrait de ne recourir à la combinaison coûteuse, mais sûre, d'un pont-canal, qu'après s'être assuré par des études plus complètes et par des expériences positives qu'il est impossible de faire autrement. »



GUSTAVE D'EICHTHAL.

On ne saurait abandonner ses propres idées à la critique avec plus d'indépendance et de loyauté. En allant de lui-même au-devant des observations des autres, Talabot n'a pas peu contribué à éclairer le débat. Après tant de conclusions longuement mûries mais contradictoires, le projet de Canal direct devait plus que jamais fixer l'attention.

Paulin Talabot terminait ainsi :

« Un Canal à régime intermittent et à faible tirant d'eau a été ouvert à plusieurs reprises entre le Nil et la Mer Rouge, soit dans l'antiquité, soit dans le moyen âge.

« Les projets pour la canalisation de l'Isthme établis sur les données erronées de 1799 ne s'appliquaient également qu'à des canaux de petite et tout au plus de moyenne navigation. La différence de niveau entre les deux mers, qui, d'après les nivellements de 1799, aurait été de près de 8 mètres, n'existe pas. Les basses mers sont

de niveau, et la différence de 80 centimètres qui existe entre les mers moyennes provient uniquement de l'inégalité des marées.

« La cote du zéro du Meqyas du Caire, qui, d'après les nivellements de 1799, n'aurait été que de 5 m. 29, est en réalité de 13 m. 27.

« Le projet de coupure de l'Isthme par la voie la plus courte, de Suez à Tyneh, serait d'une exécution facile ; mais le maintien de l'embouchure du Canal et l'exécution d'un port et d'une rade abritée sur la plage de Tyneh présentent des difficultés dont la solution eût été douteuse, même avec la hauteur qu'attribuaient à la Mer Rouge les nivellements de 1799, et qui deviennent absolument insurmontables dès qu'il est constaté que les deux mers sont à peu près de niveau.

« Le seul projet praticable pour la réunion des deux mers consiste à joindre Suez et Alexandrie par un Canal à deux versants, dont le point de partage est placé en amont du Delta. Si l'on s'en tenait à un tirant d'eau de 3 mètres, un Canal de moins de 400 kilomètres de longueur franchissant une hauteur totale de moins de 20 mètres serait une œuvre des plus ordinaires ; mais l'adoption d'une profondeur de 8 mètres, nécessaire pour les grands navires, augmente de beaucoup la dépense, et exige pour la traversée du Nil des ouvrages tout à fait hors ligne, dont l'exécution présente des difficultés incontestables, dont le succès pourtant est certain, soit que l'achèvement du barrage du Nil suffise pour assurer le tirant d'eau demandé, soit qu'on en vienne à la ressource dispendieuse, mais sûre, d'un pont-canal.

« Le port d'Alexandrie fournit dans la Méditerranée un excellent débouché ; le port de Suez, au contraire, ne saurait être utilisé. Mais un nouveau port et une rade abritée peuvent être établis avec succès sur un autre point du golfe.

« L'exécution du Canal et celle du chemin de fer devraient être menées de front. Chacune de ces voies a son utilité spéciale, et le trafic est plus que suffisant pour toutes deux. La dépense de l'entreprise, comprenant le Canal, le chemin de fer, le port et la rade de Suez, serait au plus de 300 millions. »

Dès ce moment, on peut apprécier la manifestation laborieuse, effective et non sans gloire des Saint-Simoniens. Nous sommes déjà loin des précurseurs de 1833, inhabiles et troublés par l'excès même de leur enthousiasme. Nous sommes en présence d'hommes assagis, pratiques, dont les beaux travaux ne doivent pas tomber dans l'oubli. Entre les initiateurs de 1833, jugés avec scepticisme, et ceux de 1846, il y a la différence de l'inconnu au connu, du rêve à la réalité, mais on a certainement remarqué combien le plan de Talabot différait de celui qu'a conçu et exécuté Ferdinand de Lesseps.



ARLÈS-DUFOUR

« Grâce à son ardeur sans égale et aussi à ses vues élevées et larges, Enfantin, dit un de ses historiens (1), put s'assurer les collaborateurs qu'il désirait, et, sans parti pris national, grouper les bonnes volontés ou les ambitions des pays voisins, associer en un mot les rivalités hostiles. Le premier résultat fut beau. »

A la première réunion des fondateurs de la Société, Enfantin avait pu fièrement revendiquer pour les Saint-Simoniens la gloire d'avoir ébauché l'œuvre, dire la somme d'enthousiasme religieux, de travail et aussi de fatigues, de misères et de morts qu'elle représentait.

« Nous avons, ajoutait-il, conscience d'avoir préparé cette grande œuvre comme jamais œuvre industrielle n'a été préparée ; il nous reste à l'accomplir avec vous comme jamais grande entreprise industrielle n'a été faite, c'est-à-dire sans rivalités nationales, avec le concours cordial de trois grands peuples, que la politique a souvent divisés. Il nous reste à tracer sur le monde le signe de la paix, et, à vrai dire, le trait d'union entre les deux parties du vieux monde, l'Orient et l'Occident. » Il ajoutait : « Ce n'est plus une théorie, c'est une affaire. »

1. *Histoire du Saint-Simonisme* (1825-1864), par Sébastien Charléty.

Au moment même où son initiative obtenait des résultats et où la Société formée par lui faisait exécuter le nivellement de l'Isthme de Suez, la librairie phalanstérienne publiait une brochure sous ce titre : *Le Percement de l'Isthme de Suez, création de la première route universelle sur le Globe*. Cette brochure était accompagnée d'une pétition adressée à la Chambre des députés, et signée par MM. Aug. Colin et le comte de Naives (1).

« Au plus fort de la bataille de juin, il pressait Talabot de se hâter de fournir un plan « pour faire passer la Société privée d'études à « l'état de projet politique d'exécution. »

A la fin d'août 1848, il écrivait à M. Negrelli, à Vienne :

« Cher collègue, depuis deux mois notre ami Talabot est sur son lit; il a éprouvé l'accident nommé *coup de fouet*, c'est, je crois, la rupture du tendon d'Achille. Sans cet accident, il serait venu à Paris pour ses affaires du chemin de Marseille et pour s'entendre avec moi sur les nouveaux plans de Suez. Il espère bien venir pour les premiers jours de septembre. Je lui envoie copie de votre bonne lettre du 15 août. Je vois toujours avec un bien grand plaisir votre parfait accord sur la manière dont nous rattachons, vous et moi, l'affaire de Suez au mouvement général de l'Europe. Laissez-moi donc vous dire à ce sujet tout ce qui m'est passé par la tête depuis quelque temps, mais surtout depuis que vous m'apprenez que vous partez pour Milan.

« Il est impossible que les grands événements qui remuent l'Europe et la modifient si profondément, ne modifient pas aussi la manière dont nous avions conçu et constitué primitivement notre affaire de Suez. Elle portait déjà le cachet des trois puissances par la formation des trois groupes, et pourtant cette affaire avait le caractère d'une entreprise particulière constituée au profit d'intérêts privés; c'était une spéculation et non pas une œuvre politique. Vous pouvez même vous rappeler que je craignais à l'origine de mêler trop la politique à notre affaire, pensant que le moment n'était pas convenable et que

(1) V. Annexes. N° 11.

l'intervention des diplomates de l'une ou l'autre puissance pourrait même compromettre notre affaire.

« Aujourd'hui, je crois au contraire le moment venu.

« A l'instant où la France et l'Angleterre s'unissent à l'Autriche pour résoudre la question de paix européenne, vous vous trouvez vous-même chargé de réorganiser les travaux publics sur le terrain actuel de la guerre et des négociations. N'est-ce pas une indication providentielle de la marche que nous devons suivre aujourd'hui? Ne devons-nous pas, au lieu de porter nos études dans les bureaux des banquiers, les mettre sur la table des diplomates? Je le crois fermement. J'ai la conviction que les banquiers sont impuissants aujourd'hui, pour exécuter, pour patronner une œuvre pareille, et, d'un autre côté, je crois comme vous que les diplomates peuvent y voir un moyen puissant de faciliter la solution de notre réorganisation sociale. J'écris en ce sens à Talabot en lui envoyant copie de votre lettre et de ma réponse, et je le presse de vous envoyer directement ce qu'il aura pu préparer de matériaux pour la solution nécessitée par le dernier nivellement.



EMILE PÉREIRE.

D'après un portrait communiqué par M. Eug. d'Eichthal.

« Mais, en supposant que ces matériaux vous manquent, il me semble qu'il y aurait encore utilité à ce que vous saisissiez fortement les diplomates de l'idée, en leur citant les études déjà faites, en leur faisant connaître les bases de notre Société, en réclamant leur patronage, en provoquant leur cordiale entente sur ce sujet, en cherchant à faire de ce travail commun des grandes puissances une condition du traité de paix qu'elles se proposent de conclure

« L'occasion me paraît superbe et digne de vous, cher collègue : nt évidemment à l'Autriche qu'appartient en ce moment le rôle itiateur pour une pareille œuvre. Son intérêt l'y pousse autant e le sentiment de la gloire qui serait attachée à ce premier s dans la voie d'une diplomatie pacifique d'intérêt universel mme vous le dites de l'Europe entière. L'Autriche, surtout besoin de jeter l'excédant de ses masses ouvrières sur l'Égypte mme la France sur l'Algérie, et il faudra bien que l'Angleterre, ns son rôle de médiateur, donne la main à cette nécessité pacification européenne. Si la diplomatie française et autrichienne rd cette occasion d'associer l'Angleterre à cette expansion de l'Eupe vers les rives méridionales, la paix du monde sera plus longmps retardée, et le traité qu'on fera pour la Lombardie ne sera 'un armistice de quelques mois.

« Offrez aux diplomates le fruit de nos travaux et le concours des génieurs qui ont le plus de titres pour mener l'Europe à la conête pacifique de l'Orient. Faites que nos trois puissances dévelopt le germe que nous avons conçu et couvé : demandez-leur de us charger officiellement d'accomplir, dans l'intérêt de tous, le u rêve que nous avons formé, et de nous y laisser pour récomnse notre part de gloire. En termes d'affaires, faisons cession de s études aux puissances et obtenons d'elles des moyens de les réar ; en termes diplomatiques, obtenez d'être chargé par votre gounement de traiter avec les gouvernements de France et d'Anglere pour l'ouverture du Canal des deux mers à frais communs, et is la direction des ingénieurs fondateurs. »

En 1849, Lamartine, dans un des *Conseils* qu'il adressait au peu-, avait fait une analyse du socialisme et associé à cette doctrine nt-Simon et son école, en prodiguant à propos de ceux auxquels il it fait allusion les termes de : bêtise, perversité, imbécillité, idione, divagations, ineptie, etc. « Qui avez-vous entendu désigner ? » écrivit Enfantin (1). Et il énumère les noms de Carnot, Jean

1) *Lettre à M. de Lamartine*, 15 septembre 1849.

Reynaud, Charton, collègues du poète à l'Assemblée constituante; de Michel Chevalier, de Guéroult et de Duveyrier. Puis, il a des accents où éclatent son orgueil et sa tendresse au souvenir des morts outragés :

« Sont-ce les fleurs que vous jetez sur les douze tombes que j'ai creusées en Égypte à de chers amis, venus avec moi pour étudier et préparer la grande œuvre industrielle et politique de ce siècle, la jonction des deux mers, et qui n'y ont trouvé pour récompense de leur dévouement que la misère, la peste et la mort ?

« De ces pauvres martyrs vous ne connaissez ni la vie, ni les œuvres, ni la mort, et si l'on vous demandait ce qu'étaient et ce qu'ont fait Bazard, Eugène Rodrigues, Edmond Talabot et bien d'autres, morts aussi à la peine, vous ne sauriez que répondre. Mais qui avez-vous donc connu, depuis vingt ans que vous étudiez le socialisme, qui ait pu vous inspirer les injures que vous nous prodiguez ? Sont-ce les Pereire et les Flachat, parce qu'ils ont les premiers doté la France de chemins de fer, avec le concours de nos amis Clapeyron, l'ingénieur, et Lamé, l'académicien ? Sont-ce tous ces ingénieurs de premier ordre, Didion, Borrel, Bazaine, Chaperon, Parandier, Boucaumont, Boulanger, Job, Capella, et tant d'autres, qui viennent aussi de nous, et qui ont mis la main et attaché leur nom à tous les grands travaux de la France depuis vingt ans ?... »



PAULIN TALABOT.

Lamartine fit amende honorable.

Ni les préoccupations de la politique intérieure, ni les projets industriels et économiques dont il poursuivait la réalisation, telle que la création d'un *Crédit foncier*, n'empêchaient Enfantin de songer à l'affaire de Suez.

Le 22 août 1850, il écrit à M. Dufour-Féronce, à Leipsig :

« Arlès m'a fait passer votre excellente lettre à Starbuck dont j'envoie copie à Talabot. Je crois que le moment approche où le gouvernement français, dans la personne du Président Napoléon, devra être saisi de l'idée dont il s'emparera comme d'une relique, si, d'ici là, on en parle, en Allemagne ou en Angleterre, de manière que cela lui revienne. Il me paraît donc que vous ferez bien de chercher l'occasion d'en parler très sérieusement à Persigny qui a l'avantage de connaître l'Égypte et qui a même fait un ouvrage assez original sur les Pyramides et sur leur utilité comme agent mécanique sur le mouvement des sables. Il faudrait aussi que Stephenson fît une démonstration quelconque, privée ou publique, qui pût retentir à l'Élysée, et y signaler l'existence de nos travaux d'études.



Phot. Braun, Clément et Cie.

M. DE PERSIGNY.

« En un mot, il faudrait faire *désirer* de *connaître*, avant d'aller *offrir* directement de *montrer*. »

Le 23 août, il écrit aussi à M. Starbuck, à Londres: « M. Dufour m'a communiqué l'excellente lettre qu'il vous a écrite au moment où je lisais, dans nos journaux, la convention signée le 19 avril à Washington entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, au sujet des communications à travers l'Isthme de Panama.

« Les termes de cette convention sont tellement applicables à notre affaire de Suez, que nous aurions à nous reprocher de ne pas profiter

de cette heureuse circonstance pour faire auprès de nos trois gouvernements (Angleterre, Allemagne et France) des démarches utiles.

« L'Égypte et Suez sont des noms qui éveillent tant de souvenirs auprès du Président de la République française, qu'il n'est pas difficile d'appeler son attention et d'exciter sa sollicitude de ce côté. Mais ceci ne serait qu'une démarche stérile et peut-être même fâcheuse si c'était un fait isolé, purement français, et qui serait pris nécessairement pour une fantaisie napoléonienne. J'ai écrit à Dufour de faire en sorte que cette excitation à l'Élysée vienne d'Allemagne, par l'influence d'hommes d'État de ce pays sur M. de Persigny, ministre de France, ami du Président. Mais tout ceci encore ne sera rien, si le mouvement réel ne part pas de l'Angleterre et n'est pas imprimé par M. Stephenson. J'espère qu'il jugera que le moment est venu de placer sur le terrain pratique des affaires cette grande question qui renferme la plus grande évolution commerciale que puisse éprouver le monde.



AUGUSTIN THIERRY.

« Lord Palmerston, quoi qu'en dise Dufour, et peut-être même à cause des critiques qu'il fait de sa politique, me paraît précisément l'homme qui doit mettre au jour cette question *révolutionnaire*.

« La convention pour Panama pose des principes qui obligent pour ainsi dire le gouvernement anglais à ne laisser aucun prétexte pour que l'on continue à penser et à dire qu'il est l'obstacle aux désirs de l'Europe d'avoir enfin la véritable route de l'Inde.

« Le jour où M. Stephenson se serait entendu sur ce point avec lord Palmerston, je crois que la *constitution financière* de notre

Société se ferait immédiatement, et que les démarches diplomatiques préalables, nécessaires pour arriver à *exécution*, seraient d'une facilité extrême.

« Vous savez combien les dispositions sont déjà favorables en Autriche, en Russie et dans les États du Rhin. Quant aux dispositions de la France, elles ne sauraient être douteuses, et autant nos capitaux se refusent en ce moment à toute entreprise purement française, autant on les verrait désirer de s'associer à une œuvre commune aux grandes nations, à une œuvre qui serait de toutes manières une garantie de la paix et du retour général des affaires.

« Transmettez, je vous prie, à M. Stephenson mes vives instances pour qu'il prenne en main vigoureusement cette superbe affaire qui doit couronner glorieusement sa carrière déjà si glorieuse. Je suis convaincu que le moment est des plus propices, et serais bien heureux s'il le saisissait avec sa puissante habileté. »

Moins d'un an après, Enfantin n'avait plus d'illusions à conserver sur la mesure du concours de Stephenson. Celui-ci joue avec les Saint-Simoniens le rôle qu'il jouera plus tard avec F. de Lesseps.

Le 12 mai 1851, Enfantin écrit à M. Dufour, à Leipzig :

« Je n'ai reçu de notre collègue M. Stephenson aucune communication officielle sur son voyage en Égypte, mais j'ai tout lieu de croire que les bills publiés depuis son retour sur les résultats de ce voyage sont vrais, c'est-à-dire qu'il a travaillé pour l'exécution d'un chemin de fer et combattu celle d'un Canal ; c'est-à-dire encore qu'il a fait précisément le contraire de ce que nous nous sommes tous proposé en formant la Société dans laquelle pourtant il s'est associé avec nous.

« Talabot qui avait eu avec Stephenson, au passage de celui-ci à Paris, un court entretien, très peu explicatif, vient de lui écrire pour lui faire sentir la nécessité et la convenance d'une explication officielle avec notre Société. Je pense qu'il serait bien si d'ici à quatre ou cinq jours vous n'aviez ni lettre de moi ni de Stephenson à ce sujet, non seulement que vous lui écrivissiez, mais que vous prissiez même, de concert avec nos collègues d'Allemagne, quelques mesures commerciales.

« Les journaux ont dit en parlant de ce nouveau projet de chemin de fer, conseillé par Stephenson et adopté par le Pacha, que la Russie protestait à Constantinople contre cette solution donnée à la communication des deux mers. Ce doit être vrai ; il ne faudrait pas que la Russie protestât seule ; il faudrait que l'Allemagne et surtout l'Autriche joignît sa voix à la sienne.

« Cette nouvelle leçon que nous donnent MM. les Anglais de procéder en affaires ne surprend aucun de nous ; nous y étions habitués et nous devons nous montrer prêts à nous garantir de ces procédés britanniques, et même à en profiter.

« Vous savez combien nous avons attentivement examiné dans le temps quand il conviendrait de voir intervenir la Russie dans cette affaire. J'aurais préféré qu'elle y intervînt directement *pour s'associer à nous* ; mais si notre collègue Stephenson n'a eu d'autre mérite que de l'y faire arriver *par réaction contre lui* et contre l'*Angleterre*, tâchons d'en profiter.

« Si la Russie a fait une démonstration d'opposition, je crois légitime d'en conclure que le moment est venu de faire arriver cette question dans le domaine de la diplomatie officielle.

« Nous pensions, avant 1848, qu'elle ne devait y arriver qu'après être passée par le cabinet des banquiers ; ce serait une erreur aujourd'hui, et je me féliciterai de l'inconvenant procédé de Stephenson s'il a pour résultat de nous éclairer sur ce point.

« M. de Bruck n'a pas cru utile de répondre à votre lettre de Lyon ; cela ne doit pas nous empêcher d'appeler son attention sur cette solution anglaise de la question égyptienne. M. de Bruck sait bien que c'est une solution universelle et non anglaise qu'il faut pour que l'Autriche y trouve sa légitime satisfaction des intérêts dont elle a confié la garde à notre honorable collègue, ministre du Commerce.

« De son côté, Negrelli a tout sujet d'être blessé d'un procédé que sa loyauté autrichienne ne comprend pas et qui laisse l'Allemagne et la France en dehors de l'œuvre que le génie européen accomplirait en Égypte par l'influence unique et exclusive d'ingénieurs anglais.

« Il me semble donc que vous et lui avez à prévenir M. de Bruck et à le prier d'intervenir pour que les intérêts de l'Autriche protestent aussi à Constantinople contre cet accaparement dissimulé de l'Égypte par l'Angleterre.,

« J'ai toujours espéré, moi qui suis aussi conservateur que novateur (et ce n'est pas peu dire), que l'affaire de Suez ne serait faite que du consentement et sur l'ordre des puissances d'Orient, et non pas seulement par la volonté d'un peuple d'Occident, ou même de tous les peuples d'Occident. S'il en doit être ainsi, le Sultan et le Czar doivent évidemment s'entendre avec l'Empereur, tandis que le parlement anglais et la République française ne pourraient aboutir qu'à une inutile bataille, semblable à celle de 1840, c'est-à-dire fort ridicule.

« C'est ce qui m'a toujours poussé à vous dire que l'initiative et la direction diplomatique de notre affaire était ou plutôt devait être en Autriche. Quand nous demandions à M. de Bruck de nous entendre, c'était pour lui exprimer cette conviction. Aujourd'hui plus que jamais il serait désirable qu'il en fût pénétré; faites vos efforts avec Negrelli pour l'en convaincre.

« La protestation de la Russie et de l'Autriche aurait pour effet inévitable de porter la question là où elle doit être traitée par toute la diplomatie européenne, à Constantinople ; c'est là que l'Autriche doit amener l'Italie, l'Espagne et la France, renforcées de la Russie, de la Prusse et de la Hollande, à vaincre l'égoïsme anglais sur une question qui est vraiment le symbole de la civilisation actuelle du vieux monde tout entier, d'Orient et d'Occident, et dans laquelle l'Angleterre combat les intérêts de tous. »

M. Dufour, le destinataire de cette lettre, y répondit par l'expression de son découragement. Enfantin insista, et lui écrivit encore : « Vous me paraissez faire trop tôt votre deuil de notre affaire de Suez. Ce n'est pas la première fois que le chemin de fer paraît éclipser le Canal, et pourtant le chemin de fer n'est pas fait. Dans le cas même où il se ferait, le Canal est tellement inévitable qu'il se fera et peut-être même plus vite après le chemin qu'avant. On peut dire

ici que ce n'est pas affaire d'ingénieur ou de politique, mais de géographes seulement.

« Il n'y a qu'à jeter les yeux sur la carte, les politiques et les ingénieurs ont empêché et empêcheront toujours la chose de se faire, mais elle se fera ; peut-être, il est vrai, ne se fera-t-elle que parce que les Anglais auront réussi à faire préférer le chemin, mais elle se fera. »

Enfantin essaya vainement, par l entremise de M. Starbuck, qui, d'ailleurs, ne s'y prêta guère, de faire revenir Stephenson sur sa détermination.

Il tenta sans plus de succès d amener le groupe anglais à rembourser à la Société d'études, au prorata de son apport, sa part des dépenses faites par cette Société.

A l'incident Stephenson et aux correspondances d'Enfantin se bornaient depuis longtemps les témoignages d'existence de la *Société du Canal de Suez.*

Ces lettres d'Enfantin sont cependant comme les étapes de l'œuvre en suspens. Elles disent que le projet n'était pas abandonné, que son auteur était toujours sur la brèche.

Le 28 novembre 1853, Enfantin écrit encore à M. de Bruck, internonce d'Autriche à Constantinople, pour lui dire qu'il y a lieu de porter la question dans le domaine de la diplomatie. Il l'engage à tenter de faire comprendre au gouvernement russe l'intérêt qu'il aurait, non seulement à intervenir, « mais à prendre l'initiative d'une proposition aussi éminemment pacifique, dont la réalisation exige et favorise le remaniement de la question d'Orient sur une nouvelle base et dans un autre but que par le passé.

« Le fait est que du jour où la communication des deux mers serait consentie par toutes les puissances et réalisée par leur concert, les relations de l'Europe et de la Turquie auraient une signification tout à fait nouvelle, beaucoup plus conforme à l'importance du titre qui les désigne aujourd'hui : *Question d'Orient.*

« ... J'ose donc prier V. E. d'user de sa haute influence pour que la jonction des deux mers devienne une des conditions d'intérêt universel sur lesquelles reposera la paix que l'Europe attend des

liaire inattendu s'offrit à la Société d'études. M. de Lesseps, qui était étroitement lié avec Enfantin et Arlès, était appelé en Égypte par Saïd-Pacha avec lequel il avait contracté d'amicales relations pendant son consulat à Alexandrie. Comprenant combien son voyage pouvait être utilisé pour le percement de l'Isthme, il s'entendit à cet égard avec les hommes qui avaient conçu cette grande entreprise et qui en poursuivaient les préparatifs. Il vit Enfantin et Arlès à Lyon, et M. Paulin Talabot à Marseille; il fut nanti par eux de tous les documents qui lui étaient nécessaires pour éclairer le Pacha et le rendre favorable aux travaux et aux vœux de la Société d'études. Le 30 novembre 1854, il écrivait du Caire à Arlès :

« ... Mon excursion durera une vingtaine de jours, je serai probablement de retour à Paris dans la première quinzaine de janvier. Nous poserons ensemble les bases définitives de notre grande affaire; en attendant et sans rien conclure, je crois convenable que vous fassiez dès à présent toutes les ouvertures et démarches que vous jugerez à propos, audience de l'Empereur, entente de ma part avec mes amis le baron de Rothschild, Benoît Fould, Achille Seillière. De votre côté, vous conférerez avec Pereire et vos autres amis en France.

« ... Vous jugerez certainement nécessaire d'aller le plus tôt possible à Londres où votre situation vous permettra d'aller voir les ministres, notre ambassadeur, les hommes politiques importants, où vous serez en mesure, par vos relations commerciales, d'amener à notre entreprise les grands capitalistes anglais... »

Le 14 décembre, nouvelle lettre à Arlès :

« ... Maintenant tout ce qu'il y avait à faire ici me semble en bon train, travaillez l'opinion en Angleterre. »

Le 25 décembre, F. de Lesseps transmet à Arlès l'extrait d'une lettre qu'il avait reçue d'Alexandrie de M. Girette :

« ... Lorsque j'ai parlé de M. Arlès-Dufour, disait M. Girette, M. H. m'a dit qu'il était l'ami intime de M. Anderson, le chef principal de la Compagnie péninsulaire orientale; j'ai ajouté que M. Arlès-Dufour serait un des promoteurs les plus puissants de l'affaire du Canal de Suez... »

Enfin, M. de Bruck lui-même, ambassadeur d'Autriche à Constantinople, dont le concours avait été jusqu'alors si chaleureux, juge à propos de suspendre tout effort. Il s'en explique avec Enfantin dans une lettre du 5 mars 1854.

« ... Je conserve la même opinion quant à l'utilité de l'entreprise qui a occupé si longtemps la Société d'études à laquelle je me suis associé, dès le commencement, de tout mon cœur. Mais je suis aussi de l'opinion qu'il est fort à propos de ne pas pousser la chose dans ce moment, à cause de la situation politique de ce pays, et spécialement par rapport au chemin de fer en construction entre Alexandrie et le Caire, lequel ne restera pas sans la prolongation nécessaire jusqu'à quelque bon port de la Mer Rouge.

« Par conséquent, mon avis est d'attendre le développement de l'un et de l'autre, mais en même temps de tenir en vie la Société d'études, puisque je crois que le chemin de fer par l'Égypte démontrera à l'évidence la grande utilité de la canalisation de l'Isthme. »

Ainsi, au commencement de 1854, la marche de l'entreprise était virtuellement arrêtée. Ceux qui l'avaient soutenue jusqu'alors jugeaient qu'il fallait la tenir en vie, mais non la pousser.

Or, c'est au moment où les initiateurs du percement du Canal de Suez se résolvaient à l'expectative qu'un nouveau venu prit la responsabilité de ce qui restait à faire.

Il y eut entre les premiers et le second unité de point de départ, ce n'est pas niable. Les Saint-Simoniens avaient laissé l'œuvre en préparation d'exécution. F. de Lesseps vint la résoudre. Mais la disjonction des deux forces ne s'opéra qu'avec un assentiment réciproque, sinon à l'amiable.

Ce sont les incidents de cette succession qu'il nous faut rapporter pour clore la période saint-simonienne.

On lit dans la notice publiée par les membres du Conseil institué par Enfantin pour l'exécution de ses dernières volontés (1) :

« Dans les derniers mois de cette même année (1854), un auxi-

(1) *Œuvres de Saint-Simon et d'Enfantin* (Notice historique. Vol. XI).

d'avance à proposer à la réunion des groupes, on perdrait un temps précieux et on n'obtiendrait pas de résultat.

« ... Quand vous croirez le moment d'une réunion des groupes à Paris venu, et quand M. de Lesseps sera de retour, écrivez-moi ; j'ai déjà obtenu la haute permission de me rendre au premier appel.

« Je vous prie d'en informer M. Enfantin et de recevoir l'assurance que nous tenons ferme à la France et à Suez, et que nous restons bien déterminés à naviguer d'un commun accord, et sans nous laisser décourager, vers notre noble but, le Canal de Suez. »

La lettre qui va suivre est la première qui fasse pressentir la scission entre F. de Lesseps et la Société d'études saint-simonienne. Elle est adressée d'Égypte au baron de Bruck par F. de Lesseps, le 4 mai 1855.

« Vous avez été tenu au courant de la suite de ma première mission à Constantinople par les communications de M. le baron Koller, auquel j'ai laissé copie de toutes mes correspondances.

« Le terrain ayant été convenablement préparé à Constantinople, le vice-roi d'Égypte transmet aux conseillers de S. M. I. le Sultan les explications qu'ils réclament pour ratifier le projet de communication des deux mers.

« De mon côté, je retournerai en Europe pour concerter les moyens d'organiser l'entreprise, et je ne manquerai pas de me rendre à Vienne....

« J'ai regretté que M. Arlès-Dufour ait persisté, malgré mes observations, à soutenir un projet dont ne voulait pas le Vice-Roi. Je lui avais écrit dès le principe que Mohammed-Saïd-Pacha s'était spontanément prononcé contre le tracé de M. Paulin Talabot dont je suis loin de contester le mérite supérieur, mais qui, sans être jamais venu sur les lieux, coupait l'Égypte entière au lieu de couper l'Isthme de Suez. Ce prince était dans son droit, et vous jugerez certainement, lorsque je pourrai vous fournir tous les éléments d'une juste appréciation, s'il ne conserve pas à la grande œuvre qui nous occupe, en dehors des intérêts de personnes ou de nationalité exclusive, toutes les satisfactions que réclame son caractère universel.

« J'ai déjà, d'ailleurs, été assez heureux, monsieur le baron, pour me mettre verbalement d'accord avec vous à ce sujet, et je continuerai à recourir, dans la suite, à votre haute expérience et à vos nobles sentiments.

« Je n'ai pas l'honneur d'être en relations avec M. de Negrelli. Permettez-moi de compter sur votre bienveillance pour lui communiquer ce que je vous écris et pour le prévenir que dès qu'il me sera possible je me ferai un devoir de lui transmettre, ainsi qu'à vous, une épreuve de l'avant-projet et des plans des ingénieurs du Vice-Roi.



Ph. t. V. Angerer à Vienne.

LE PRINCE DE METTERNICH.

« J'ai encore un service à vous demander : je vous prie de m'indiquer les personnes qui pourront le plus convenablement à vos yeux représenter la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez à Vienne, à Trieste et à Venise. On m'a déjà parlé, pour Vienne, de la maison Sina, et pour Trieste, du banquier Cavalière Revoltelle, mais les choix que vous voudrez bien faire seront les mieux. »

M. de Bruck répondit à cette lettre le 20 mai :

« Je serai charmé de vous revoir à votre retour en Europe, à Vienne, pour causer avec vous préalablement sur les moyens les plus convenables pour former la grande Société universelle d'exécution, et M. de Negrelli est disposé à vous suivre à Paris, où les membres des trois groupes de la Société d'études ont concerté de se réunir à votre retour de l'Égypte. »

Le baron de Bruck termine sa lettre en disant :

« Je dois vous avertir d'ailleurs en confidence que le prince de

Metternich s'occupait depuis plus de trente ans de la question de Suez toujours en favorisant la réussite, et que dès à présent même il s'occupe d'un intéressant mémoire destiné à éclaircir tout ce qui eut lieu là-dessus depuis 1821.... »

Dès le lendemain, M. de Bruck communiquait la lettre de M. de Lesseps et la réponse qu'il y avait faite à M. de Negrelli, qui s'empressait, à son tour, de transmettre les deux lettres à Arlès-Dufour.

Celui-ci répondit à M. de Negrelli :

« J'ai bien reçu votre lettre du 21 mai et nous recevons celle du 12 juin. Jamais la Société d'études n'a entendu se lier pour le tracé du Canal de Suez ; elle ne l'a fait étudier par les ingénieurs les plus renommés qu'afin d'avoir une certitude sur la possibilité d'un Canal maritime, et des données sérieuses sur les dépenses de ce grand travail.

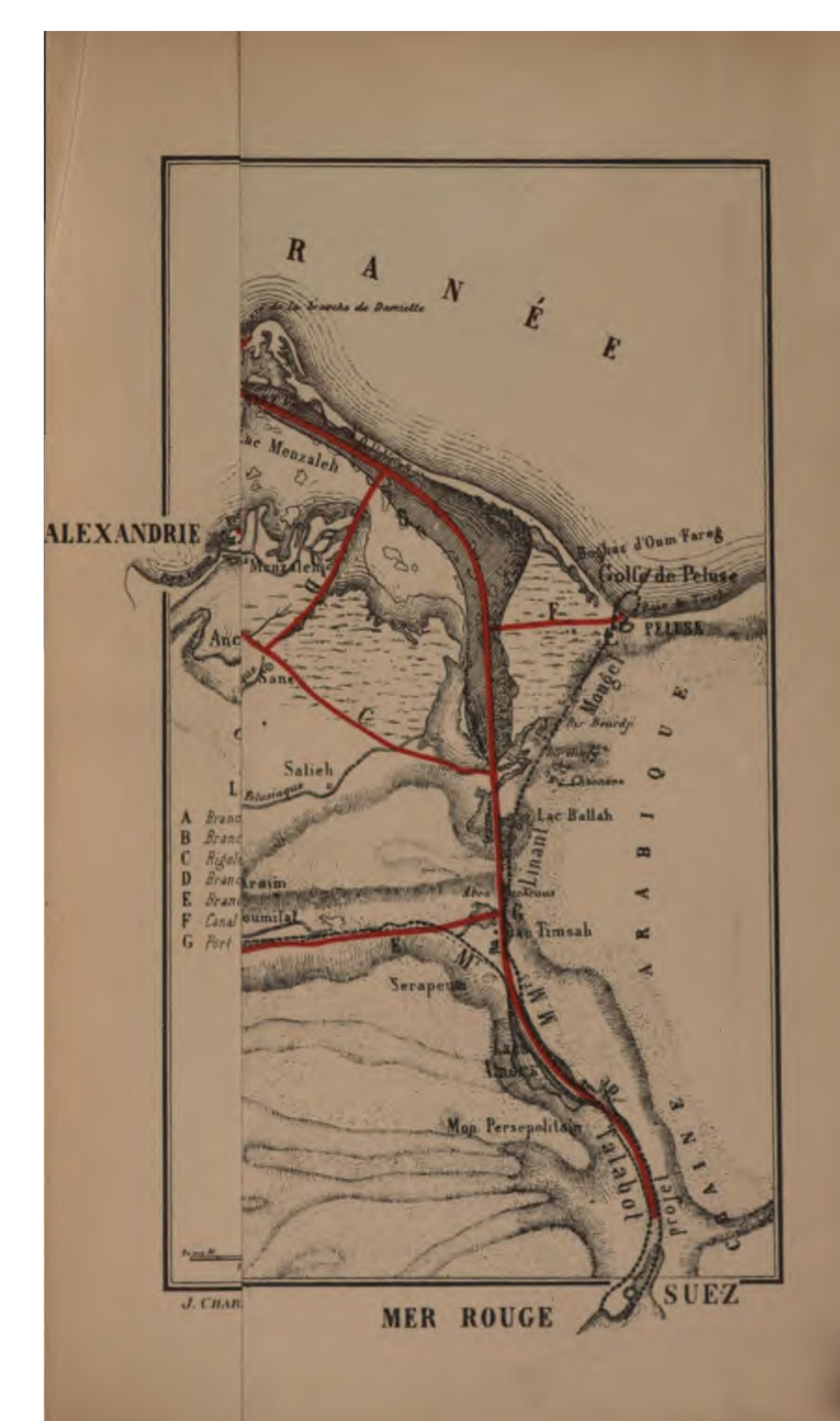
« Si M. Talabot a cru devoir publier son opinion personnelle sur le tracé, c'est qu'il y était poussé, provoqué même, par des publications intempestives venues d'Égypte en faveur du tracé de Péluse, solution dans laquelle on engageait ainsi prématurément l'opinion de Saïd-Pacha et du public (1).

« Aucun esprit réfléchi ne saurait penser qu'un tracé quelconque puisse être imposé *à priori* à la Compagnie universelle d'exécution; cela serait aussi insensé pour les partisans du tracé d'Alexandrie que pour ceux du tracé de Péluse.

« Notre idée, comme la vôtre, a toujours été et est encore de réunir toutes les forces, de réunir toutes les individualités marquantes en Europe, en Égypte, dans le monde entier, car nous n'excluons ni les Russes, ni les Américains, et lorsque ces éléments de la Compagnie universelle d'exécution seront organisés, alors, seulement, nous aborderons la solution du tracé, en soumettant ce problème à l'examen des hommes les plus compétents en cette matière.

« C'est dans ce but et d'après ces principes que nous avions formé

(1) Les frères Barrault avaient également étudié un projet, qui diffère considérablement de celui de Paulin Talabot, et qu'ils ont développé dans un article de la *Revue des Deux Mondes* du 1er janvier 1856, sous le titre : *Nouveau tracé pour le Canal de Suez*. Nous reproduisons la carte qui accompagnait l'article des frères Barrault.



R A N É E
Lac Menzaleh
ALEXANDRIE
Menzaleh
Boghaz d'Oum Fareg
Golfe de Peluse
PELUSE
F
G
Salieh
Pelusiaque
Mougel
Lac Ballah
A R A B I Q U E
Linant
Lac Timsah
Serapeum
Mon Persepolitain
Talabot
projet
SUEZ
MER ROUGE
A
B
C
D
E
F
G
J. CHAR



la Société d'études, et qu'après six ans de sommeil causé par les événements politiques, nous l'avons fait revivre en priant notre illustre collègue, M. le baron de Bruck (1), de profiter de son séjour à Constantinople pour introduire cette superbe question de paix dans la politique.

« Près d'une année après, M. de Lesseps, appelé gracieusement en Égypte par Saïd-Pacha, nous exprima le désir et l'espoir d'obtenir du Vice-Roi la concession du Canal. M. de Lesseps, lié depuis fort longtemps et intimement avec nous, connaissant parfaitement nos longs et généreux efforts pour cette grande œuvre, me consulta sur l'issue probable de ce voyage ; je l'engageai à tenter cette séduisante aventure. Nous lui fournîmes tous les documents que nous possédions sur l'affaire ; il vint prendre congé de nous à Lyon et de M. Talabot à Marseille. Enfin, quoiqu'il n'y eût, à la vérité, aucun traité signé entre nous, nous avions tous droit de penser, moi surtout, que M. de Lesseps ne considérait pas lui-même cette tentative comme lui étant personnelle, mais comme étant commune entre lui et nous.

« En effet, notre correspondance commença sur ce pied d'intimité complète et d'espérances communes.

« Dès que M. de Lesseps eut obtenu le firman du Pacha, il m'en informa en m'envoyant la copie de son rapport au Vice-Roi, le firman de concession, ses instructions aux ingénieurs égyptiens.

« En même temps il me disait de m'occuper activement de la mise en train de l'affaire, tant en France qu'en Angleterre ; il me chargeait même pour son voyage d'achats, de dépenses à frais communs, qui, d'ailleurs, n'ont pas eu lieu. Cette communication et les suivantes, tout aussi amicales, aussi pressantes, auraient suffi, indépendamment des paroles échangées entre nous avant son départ, pour que je me crusse largement autorisé à agir comme eût pu le faire M. de Lesseps lui-même.

« Je commençai par rassurer nos associés d'Allemagne, qui semblaient craindre que M. de Lesseps fût étranger et hostile à la Société d'études et voulût la laisser en dehors.

1 Lettres d'Enfantin du 27 novembre 1853 et du 16 février 1854.

« Sachant que M. le baron de Bruck pensait comme nous que la question de Suez devait être traitée et résolue dans les conférences de Vienne, croyant que ces conférences amèneraient prochainement la paix, attendant d'ailleurs M. de Lesseps depuis la fin de février, nous nous occupâmes avec M. Enfantin, et sur l'invitation expresse d'un illustre personnage, d'un projet d'organisation de la Compagnie universelle, projet que nous vous avons immédiatement communiqué, ainsi que nous l'avons fait pour tous nos actes relatifs à Suez.

« Nous avons également adressé ce projet à M. de Lesseps. Depuis lors, malgré une nouvelle invitation de l'Empereur, qui approuvait ce projet, et qui nous pressait de lui donner un corps en constituant au plus vite la Société, afin que sa diplomatie ne s'occupât pas de Suez devant le vide, nous nous sommes arrêtés, parce que, depuis plusieurs mois, nos lettres à M. de Lesseps restaient sans réponse, et que nous apprenions, de divers côtés, qu'il se plaignait de ce que nous ne l'avions pas attendu pour préparer des matériaux et faire des projets désirés, provoqués et approuvés par l'Empereur !

« Nous ne voulions pas admettre néanmoins que M. de Lesseps nous fît l'injure de croire que nous cherchions à l'effacer et à amoindrir sa position, nous qui l'avions désigné dans le projet d'organisation sous le titre de Directeur général concessionnaire. Mais nous l'attendions et suspendions nos démarches ; voilà pourquoi, depuis lors, vous n'avez presque pas entendu parler de nous.

« Malheureusement, ce que nous nous refusions à croire est devenu une pénible certitude dès le retour de M. de Lesseps. Je n'ai eu connaissance de son arrivée à Paris que par des tiers ; le hasard me l'a fait rencontrer chez le prince Napoléon huit jours après son arrivée, et, de tous côtés, nous avons appris qu'il agissait et parlait de la manière la plus déplaisante pour nous, en cherchant même à détacher de nous les amis influents avec lesquels, dans l'intérêt de l'œuvre, je l'avais mis en relations.

« Cette conduite a motivé une explication à la suite de laquelle j'ai cru de mon devoir et de ma dignité d'écrire à M. de Lesseps la lettre

dont je vous envoie copie, avec prière de la communiquer à notre collègue, M. le baron de Bruck, ainsi que la réponse reçue aujourd'hui. M. de Lesseps s'égare en ce moment d'une façon trop déplorable pour que nous perdions l'espoir de le voir reconnaître qu'il s'est trompé et qu'il a cédé à des sentiments, à des passions qui sont au-dessous de la grandeur de l'œuvre. S'il persévérait dans son erreur, dans ses illusions, s'il persistait à croire que cette œuvre universelle se met dans la poche comme un firman, nous ne maintiendrons qu'avec plus de force la Société d'études vivante, comme nous le disait M. de Bruck, car l'affaire de Suez n'est pas une affaire égyptienne ou turque seulement, ainsi que le prétend M. de Lesseps, elle est surtout européenne, et même universelle, et la Société qui l'exécutera sera certainement l'expression de la volonté des puissances que cette œuvre intéresse, elle ne sera pas le résultat du caprice ou de la bienveillance de Saïd-Pacha pour tel ou tel de ses amis.

« Les pénibles renseignements que je vous donne aujourd'hui doivent vous faire sentir, cher collègue, combien il est nécessaire et convenable que nous nous réunissions à Paris en juillet pour aviser aux moyens de nous transformer en Société définitive d'exécution. Ce n'est pas à nous, mais à M. le baron de Bruck à fixer l'époque de cette réunion. »

MM. de Bruck et de Negrelli croyaient jusqu'à ce moment que le groupe français de la Société d'études serait seul chargé de préparer les éléments nécessaires pour la constitution de la Société universelle d'exécution.

La notice à laquelle nous avons emprunté ces documents explique ainsi comment cette tâche fut enlevée au groupe français de la Société d'études :

« Le regret exprimé par M. de Lesseps, dans sa lettre à M. de Bruck, de trouver Arlès trop fermement attaché au projet Talabot, renfermait en effet la pensée de faire considérer comme possible et de justifier d'avance l'exclusion du Conseil de la Société d'exécution du Canal de Suez MM. Talabot et Arlès, et aussi Enfantin, c'est-à-

dire l'homme qui avait pris l'initiative de cette immense entreprise. Quand cette pensée devint manifeste et que l'exclusion incroyable fut accomplie, quelques amis d'Enfantin attendaient de lui une solennelle protestation. Mais le maître calma vite leur effervescence. Il leur rappela ce qu'il leur avait dit tant de fois, que, depuis le jour où il s'était senti ou donné une mission civilisatrice, il n'avait jamais eu en vue dans ses conceptions, dans ses enseignements et dans ses actes, que l'accomplissement de cette tâche religieuse, sans y mêler nul intérêt d'amour-propre ou d'argent. « Que l'œuvre que j'ai signalée et fait mettre à l'étude comme grandement utile aux intérêts matériels et moraux de l'humanité s'exécute, disait-il, et je serai le premier à bénir l'exécuteur ! Sans doute, il sera bon et juste que l'on sache, dans l'avenir, que l'initiative de cette réalisation gigantesque a été prise par ceux-là mêmes en qui le vieux monde ne voulut voir d'abord que des utopistes, des rêveurs, des fous ; mais rapportez-vous-en à l'histoire pour cela. En attendant, si l'Isthme est percé, fût-ce sans nous, c'est surtout à nous qu'il appartiendra de s'écrier : Allah-Kérim ! »

J'ai voulu laisser aux personnages de cet épisode le soin de raconter eux-mêmes leurs relations avec M. de Lesseps. C'est encore à Enfantin lui-même que j'emprunterai le jugement qu'il convient de porter sur les démêlés des Saint-Simoniens avec le créateur du Canal.

« Sans nous être donné le mot, a dit un des disciples d'Enfantin (1), et afin de ne point ranimer des pensées douloureuses, nous ne parlions jamais de l'Isthme de Suez à Enfantin. Malgré les difficultés sans nombre que la diplomatie, la jalousie de l'Angleterre, la foi douteuse d'Ismaïl-Pacha dressèrent contre l'œuvre même, M. de Lesseps poursuivait la mission qu'il s'était imposée avec une énergie que nous admirions. Deux ans après qu'Enfantin eut renoncé à toute espérance, un jour que je le voyais de belle humeur, je posai en souriant un doigt sur son cœur et je lui dis : « Eh bien, l'Isthme de

(1) *Souvenirs*. Maxime Du Camp. *Revue des Deux Mondes*. 15 mai 1882.

« Suez comment va-t-il ? » Il me répondit : « Il va très bien ! J'ai « été un vieux niais de m'affliger, car tout ce qui est arrivé a été « providentiel ; entre mes mains l'affaire eût échoué ; je n'ai plus « la force et l'élasticité nécessaires pour faire face à tant d'adver- « saires, pour combattre au Caire, à Londres, à Constantinople ; « j'aurais eu bien assez d'avoir à vaincre les sables, j'aurais été « vaincu par le mauvais vouloir des hommes. Pour réussir, et l'on « réussira, il fallait, comme Lesseps, avoir le diable au corps. Grâce « à Dieu, c'est lui qui mariera les deux mers ; je crois bien que je « serais resté dans le lac Timsah et que je m'y serais noyé et « l'entreprise avec moi. Il importe peu que le vieux Prosper En- « fantin ait subi une déception, mais il importe que le Canal de « Suez soit percé, et il le sera ; c'est pourquoi je remercie Lesseps et « je le bénis. » Nous étions seuls, personne ne nous écoutait ; c'est le fond même de sa pensée qu'il me révélait, et je me rappelai qu'un jour il m'avait dit : « Là où il n'y a pas abnégation, il n'y a pas de « vraie grandeur. »



LE PÈRE ENFANTIN EN 1850.



LA JUMENT FAVORITE DE F. DE LESSEPS.

D'après un tableau appartenant à M. le comte Charles de Lesseps.

CHAPITRE VII

FERDINAND DE LESSEPS

F. de Lesseps en 1831. — Ses études. — Son premier projet soumis à Abbas-Pacha. — Sa première démarche à Constantinople. — Échec. — Mort d'Abbas-Pacha. — Avènement de Mohammed-Saïd. — F. de Lesseps lui soumet un projet. — Bon accueil. — Il obtient un firman de concession. — Sa lettre à Richard Cobden. — Mohammed-Saïd et Napoléon III. — Exploration de l'Isthme de Suez par F. de Lesseps et les ingénieurs Linant-bey et Mougel-bey. — L'avant-projet pour le percement de l'Isthme de Suez. — Lettre à M. Ruyssenaers. — F. de Lesseps à Constantinople. — Lord Strafford, son hostilité. — Retour de F. de Lesseps en Égypte. — Lettre du grand-vizir Reschid-Pacha. — F. de Lesseps en Angleterre. — Hostilité anglaise. — La presse française. — M. Guizot. — M. Thiers. — La Commission internationale. — Barthélemy Saint-Hilaire. — Exploration de l'Isthme de Suez par la Commission. — Son rapport au Vice-Roi. — Nouveau firman de concession. — Départ d'Égypte. — Lettre à Barthélemy Saint-Hilaire. — Retour en Égypte. — Découragement de Mohammed-Saïd. — F. de Lesseps le rassure et repart pour l'Europe. — Son voyage en Angleterre. — Lord Palmerston. — M. Gladstone. — Les adhésions étrangères au projet de Lesseps. — Réponse de F. de Lesseps à lord Palmerston. — Richard Cobden. — Lord Stephenson. — Le cabinet fait amende honorable. — F. de Lesseps constitue sa société. — Appel aux capitaux. — Souscription. — Lettre aux souscripteurs. — La presse anglaise. — F. de Lesseps et le Vice-Roi. — L'autorisation du Sultan. — La Commission administrative. — Taquineries anglaises. — Le premier coup de pioche. — L'Angleterre propose la déchéance de Mohammed-Saïd. — Ordre du Sultan d'interrompre les travaux. — Retour de lord Palmerston. — F. de Lesseps abandonné. — Sa résistance. — Son entrevue avec Napo-

léon III. — Cause gagnée. — Le gouvernement impérial intervient. — Un représentant de la France deplacé. — Negociations a Constantinople. — Luttes et menaces de l'Angleterre. — Succès final. — La Turquie reconnait l'utilite du Canal. — Note aux puissances pour les inviter a s'entendre sur les consequences de cette décision.

Quand Ferdinand de Lesseps n'était encore qu'élève consul à Alexandrie, en 1826, son premier soin avait été de lire le Rapport de la Commission qui avait accompagné l'expédition d'Égypte. Le mémoire de l'ingénieur Le Père, qu'il analysa sous la direction de Lubbert-bey, devenu plus tard secrétaire du ministère des Affaires étrangères d'Égypte, lui causa une impression profonde. Il étudia les antécédents historiques de l'Isthme, et voulut connaître, à partir de ce moment, tous les travaux exécutés, depuis ceux de Mehemet-Ali, jusqu'aux consultations données par Linant-bey (1841), Bourdaloue (1846), Talabot (1847). De 1833 à 1852, il s'entretient de la question du Canal avec les uns et les autres. En 1833, comme on l'a vu plus haut, il assista aux tentatives d'Enfantin et de ses compagnons et s'intéressa à celles de Waghorn.

De 1848 à 1849, alors qu'il exerçait en Espagne et à Rome ses fonctions diplomatiques, il ne perdit pas de vue le projet dont il avait déjà résumé le plan dans ses notes. En 1852, il songe à le faire aboutir.

« Aussitôt que les événements politiques lui eurent fait des loisirs forcés, il résuma les notes que, depuis vingt ans, ses études lui avaient fournies, dans un mémoire qu'il fit traduire en arabe, pour l'envoyer à son ami, M. Ruyssenaers, consul général de Hollande en Égypte, avec prière de le mettre sous les yeux du vice-roi Abbas-Pacha. L'intelligence médiocre de ce prince ne lui permit pas de comprendre la grandeur du projet. M. Ruyssenaers répondit qu'il n'y avait rien à faire avec lui et qu'il fallait attendre (1). »

Ferdinand de Lesseps, connaissant, d'ailleurs, parfaitement l'état d'esprit d'Abbas-Pacha et sachant combien peu il devait espérer son concours, s'était en même temps adressé à Constantinople où il pensait trouver le plus sérieux accueil. Mais le Divan lui avait fait

(1) *Une famille française. Les de Lesseps*, par L. Bridier.



MADAME DELAMALLE ET SA FILLE [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]



MADAME DELAMALLE ET SA FILLE AGATHE



MOHAMMED-SAID.

D'après un portrait par H. P. Selim, appartenant à la Compagnie de Suez

répondre, tout comme jadis au marquis de Nointel, que cette question ne concernait nullement la Porte et qu'elle était du ressort de l'Égypte.

Il était à la campagne, au château de la Chesnaie, dans le Berri, en 1854, lorsqu'il apprit, le 15 septembre, la nouvelle de la mort d'Abbas-Pacha et l'avènement de Mohammed-Saïd, fils de Mehemet-Ali.

Or, Ferdinand de Lesseps, pendant qu'il exerçait au Caire ses fonctions de consul, s'était lié d'amitié avec le jeune Mohammed-Saïd, dont il avait été le compagnon. Il s'empressa de lui écrire pour le féliciter.

« Je lui rappelai, dit-il dans une lettre qu'il adressait à M. Ruyssenaers, que la politique m'avait fait des loisirs dont je profiterais pour aller lui présenter mes hommages, dès qu'il me ferait connaître l'époque de son retour de Constantinople, où il devait aller recevoir son investiture.

« Il ne tarda pas à me répondre, et me fixa le commencement de novembre pour notre rencontre à Alexandrie. Je veux que vous soyez un des premiers à savoir que je serai exact au rendez-vous. Quel bonheur de nous retrouver ensemble sur notre vieille terre d'Égypte! Pas un mot à qui que ce soit du projet de percement de l'Isthme avant mon arrivée. »

Le 7 novembre 1854, de Lesseps débarquait à Alexandrie. Il avait apporté avec lui le mémoire (1) qu'il avait préparé sur le percement de l'Isthme; « mais, malgré l'accueil empressé et flatteur qui lui fut fait, il attendit l'instant favorable pour s'ouvrir au Vice-Roi de son grand projet. Il semble presque qu'à la veille de livrer cette importante bataille, de Lesseps ait eu un moment non pas d'hésitation, mais de bien explicable et naturelle anxiété... (2). »

Cette émotion se fait jour dans une lettre qu'il adresse à Mme Delamalle qui était non seulement sa belle-mère mais sa confidente et pour laquelle il avait une profonde affection.

« J'avoue, dit-il, que mon entreprise est encore dans les nuages,

(1) V. Annexes. N° 11.
(2) *Ferdinand de Lesseps. Sa vie, son œuvre.* Alph. Bertrand et Émile Ferrier.

et je ne me dissimule pas que, tant que je serai seul à la croire possible, ce sera comme si elle était impossible (1). »

« M. de Lesseps n'était pas sans espoir dans les sentiments du



Mme DELAMALLE EN 1830.

D'après une miniature appartenant à M. Jacques Delamalle.

Vice-Roi, mais il avait trop longtemps vécu en Orient pour ne pas savoir combien sont variables les impressions des dépositaires du

(1) Voir les fac-similés des lettres de Ferdinand de Lesseps à Mme Delamalle et à son fils Charles.

pouvoir absolu. Son ami, M. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas, venait, d'ailleurs, de lui confier que Mohammed-Saïd avait dit un jour que son père, Mehemet-Ali, après avoir songé au percement de l'Isthme de Suez, y avait renoncé à cause des difficultés que pourrait lui susciter l'Angleterre et que, si jamais il était Vice-Roi, il ferait comme son père.

« N'était-il pas à craindre que Mohammed-Saïd ne persistât dans cette résolution? Qui peut dire qu'il ne s'y fût pas tenu si, dès la première heure, il eût pu entrevoir toutes les difficultés, tous les obstacles que l'Angleterre allait multiplier sous ses pas (1)? »

C'est dans la journée du 15 novembre 1854 que de Lesseps entretint pour la première fois le Vice-Roi de son projet. Il avait accompagné Mohammed-Saïd, suivi d'un corps d'armée, jusqu'au camp de Maréa, près du Caire.

Laissons de Lesseps raconter lui-même sa négociation. « Il est dix heures et demie (1) ; le Vice-Roi ayant déjeuné avant la promenade, je vais en faire autant avec Zulfikar-Pacha. En quittant le Vice-Roi, je veux lui montrer que son cheval, dont j'ai éprouvé les solides jarrets pendant ma première journée de voyage, est un sauteur de première force ; tout en le saluant, je fais franchir d'un bond le parapet de pierre par mon « anézé », et je continue mon galop sur le penchant de la colline jusqu'à ma tente. Vous verrez que cette imprudence a peut-être été une des causes de l'approbation donnée à mon projet par l'entourage du Vice-Roi, approbation qui était nécessaire. Les généraux, qui sont venus partager mon déjeuner, m'ont fait compliment, et j'ai remarqué que ma hardiesse m'avait considérablement grandi dans leur estime. A cinq heures du soir, je remonte à cheval et je retourne dans la tente du Vice-Roi, escaladant de nouveau le parapet dont je viens de parler. Le Vice-Roi était gai et souriant; il me prend par la main, qu'il garde un instant dans la sienne, et me fait asseoir sur son divan à côté de lui. Nous étions seuls ; l'ouverture de la tente nous laissait voir le beau

(1) Lettre à Mme Delamalle.



Cliché Nadar.

FERDINAND DE LESSEPS.

FAC-SIMILÉ D'UNE LETTRE DE FERDINAND DE LESSEPS A Mme DELAMALLE (15 NOV. 1854.)

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] et qui eut [illegible]

avril. Je ne dis [illegible]

à tout que j'ai [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Je [illegible]

[illegible]

et ma chère [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Caire le 30 novembre 1854.

Mon bon fils Charles, les deux lettres que j'ai déjà reçues de toi depuis mon arrivée en Egypte m'ont fait beaucoup de plaisir, ton récit de la représentation de Rachel au théâtre français m'a fort intéressé. Tu sais maintenant mon cher enfant, que je m'occupe d'un grand projet qui, je l'espère, fera honneur à notre nom et pour lequel ta bonne mère m'avait encouragé de son opinion lors de mes premiers travaux. Elle n'est plus au milieu de nous pour jouir ici bas du succès, mais de là haut

FAC-SIMILÉ D'UNE LETTRE DE FERDINAND DE LESSEPS A SON FILS CHARLES (30 NOV. 1854).

Communiquée par M. le comte Charles de Lesseps.

elle y a certainement nivé et elle
continuera de briller sur nous.

C'est le 15 de ce mois que
je pars pour explorer l'isthme
de Suez depuis la mer
rouge jusqu'à la Méditerranée
avec Mr Linant de Bellefonds,
Mr Mougel et un autre
ingénieur. Je monterai
sur un excellent dromadaire,
il nous faut trente deux
chameaux pour transporter
l'eau pour nous, nos gens
et nos bêtes. Je compte
des [illegible] [illegible]
pendant l'excursion au
[illegible] l'univers [illegible]
renvoyer mon [illegible]
journal de [illegible].

Il me sera impossible d'être à Paris dans la première quinzaine de janvier, mais je compte bien y être dans la seconde quinzaine.

Adieu, mon cher et bien aimée fille, je t'embrasse et te charge d'embrasser de ma part sur les deux joues fraîches de gentille et aimable Victorine; tu la remercieras de ma part de son billet et tu lui diras de m'écrire encore.

Ferd. de Lesseps

[illegible] à Pépa, à [illegible] à Pierre, à [illegible] et à [illegible].

Je te prie de ne pas m'oublie
auprès de Mr. Berbette et
de Mr. Voillemier, dis leur
que je leur conserverai
toujours de la reconnaissance
pour les soins qu'il te
donnent.

Ton Charles.

coucher de ce soleil dont le lever m'avait si fort ému le matin. Je me sentais fort de mon calme et de ma tranquillité, dans un moment où j'allais aborder une question bien décisive pour mon avenir. Mes études et mes réflexions sur le Canal des deux mers se présentaient clairement à mon esprit, et l'exécution me semblait si réalisable que je ne doutais pas de faire passer ma conviction dans l'esprit du prince. J'exposai mon projet, sans entrer dans les détails, en m'appuyant sur les principaux faits et arguments développés dans mon mémoire, que j'aurais pu réciter d'un bout à l'autre.

« Mohammed-Saïd écouta avec intérêt mes explications. Je le priai, s'il avait des doutes, de vouloir bien me les communiquer. Il me fit, avec beaucoup d'intelligence, quelques objections auxquelles je répondis de manière à le satisfaire, puisqu'il me dit enfin : « Je suis « convaincu, j'accepte votre plan ; nous nous occuperons, dans le « reste du voyage, des moyens d'exécution, c'est une affaire enten- « due; vous pouvez compter sur moi. »

« Le 30 novembre 1854, Saïd-Pacha signait le firman de concession accordant *à son ami, M. Ferdinand de Lesseps, le pouvoir exclusif de fonder et de diriger une compagnie pour le percement de l'Isthme de Suez* (1). »

Le 3 décembre, de Lesseps, qui avait l'intuition des difficultés que lui susciterait la diplomatie anglaise, chercha, dès le début de son entreprise, à se créer des appuis dans le Royaume-Uni et pensa ne pouvoir mieux faire que de s'adresser au célèbre libre-échangiste Richard Cobden :

« Je viens, comme ami de la paix et de l'alliance anglo-française, lui écrivit-il, vous apporter une nouvelle qui contribuera à réaliser cette parole :

Aperire terram gentibus.

Venu récemment en Égypte pour répondre à une invitation du Vice-Roi avec lequel j'avais des relations d'amitié depuis son enfance,

(1) V. Annexes. N° 13.

j'ai eu l'occasion d'appeler son attention sur les résultats qu'aurait, pour le commerce du monde et pour la prospérité de l'Égypte, l'ouverture d'un Canal maritime entre la Méditerranée et la Mer Rouge. Mohammed-Saïd a compris l'importance de cette grande entreprise et m'a chargé de ses pouvoirs pour constituer une Compagnie formée de capitalistes de toutes les nations. Le Vice-Roi m'a invité à en donner connaissance à l'agent et consul général de Sa Majesté britannique, ainsi qu'aux autres consuls généraux en Égypte.


SIR RICHARD COBDEN.

« Quelques personnes prétendent que le projet du Vice-Roi rencontrera de l'opposition en Angleterre. Je ne puis le croire. Vos hommes d'État doivent être trop éclairés pour que, dans les circonstances actuelles, j'admette une semblable hypothèse. Quoi ! L'Angleterre fait à elle seule plus de la moitié du commerce général avec les Indes et la Chine ; elle possède en Asie un empire immense, elle peut réduire d'un tiers les frais de son commerce et rapprocher la métropole de la moitié de la distance totale, et elle ne le laisserait pas faire !...

« ... Si, par impossible, les difficultés dont on nous menace déjà se produisaient, j'espère que l'esprit public, si puissant en Angleterre, aurait bientôt fait justice des oppositions intéressées et des objections surannées. »

Nous verrons plus loin que sir Richard Cobden, tout en ne paraissant pas hostile au percement du Canal, ne soutint pas F. de Lesseps comme celui-ci l'avait espéré.

Quelques jours après l'envoi de cette lettre à sir Cobden, soit le 22 décembre, le grand cordon de la Légion d'honneur était remis solennellement de la part de l'Empereur à Mohammed-Saïd. Le Vice-Roi répondit à Napoléon III :

« Je suis heureux, Sire, de pouvoir constater que les efforts que je fais pour marcher sur les traces de feu mon père, sont appréciés par Votre Majesté, et que la conduite que j'ai tenue jusqu'ici s'est trouvée d'accord avec ses vues. Pénétré de cette vérité que tous les hommes sont frères et mû par le désir d'être utile à tous les peuples, j'ai formé le projet de réunir la Méditerranée à la Mer Rouge par un Canal de navigation et de confier l'exécution de cette grande œuvre à une Compagnie universelle. J'ose espérer, Sire, que Votre Majesté, dont la haute sollicitude s'étend à toutes les entreprises qui peuvent contribuer au bien-être de l'humanité, daignera donner son approbation à un projet dont la réalisation ouvrirait un nouveau débouché au commerce et à l'industrie de toutes les nations de l'Europe.

« Il est bien vrai, Sire, qu'une grande distance sépare la France de l'Égypte, mais quel est le pays du monde, quelque éloigné qu'il soit, qui ne soit aujourd'hui éclairé et vivifié par un rayon émané des lumières de la civilisation ? »

Le 23 décembre, F. de Lesseps avait quitté le Caire pour se rendre à Suez. Il allait explorer l'Isthme, compléter les études déjà faites et prendre possession effective du terrain.

Il était accompagné des deux ingénieurs français Linant-bey et Mougel-bey, qui, ainsi qu'on l'a vu, avaient concouru depuis de longues années, à toutes les études et à toutes les entreprises relatives au Canal.

L'exploration dura jusqu'au milieu de janvier 1855. « La possibilité d'un Canal de jonction entre les deux mers, écrit-il à ce moment, ne pouvait pas être l'objet d'un doute. Ce Canal avait été trois fois exécuté et il avait fonctionné dans les temps pharaoniques, sous la domination des Ptolémées et celle des Califes.

« Dès lors, la seule difficulté du problème n'était plus que le choix à déterminer entre le tracé direct et le tracé indirect.

« Le tracé direct consistait à trancher l'Isthme séparant les deux mers par une coupure à peu près droite du sud au nord, de Suez à Péluse.

« Le tracé indirect devait partir de Suez, se diriger vers le Nil, et, traversant une grande partie de l'Égypte, aboutir au port d'Alexandrie.



RUYSSENAERS.
Communiqué par M. Anslijn.

« Les deux tracés présentaient chacun en leur faveur des autorités considérables.

« La première résolution à prendre était donc de décider entre ces deux systèmes celui qui présentait à la fois les plus grandes facilités d'exécution combinées avec les plus grands avantages pour le développement et la rapidité de la navigation (1). »

Les ingénieurs Linant-bey et Mougel-bey achevèrent au mois de mars leur avant-projet.

Ce remarquable travail, connu sous le nom d'*Avant-projet pour le percement de l'Isthme de Suez*, était destiné à être soumis à l'examen du monde savant et du monde financier.

Après son exploration, F. de Lesseps se rendit à Constantinople pour obtenir du Sultan la ratification du firman signé par le Vice-Roi et, en partant le 26 janvier 1855, il écrivit à M. S. W. Ruyssenaers, à Alexandrie.

« Vous avez été initié le premier, en Égypte, à mon projet de proposition à S. A. le Vice-Roi pour la constitution de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. La prudence, le tact, le

(1) *Percement de l'Isthme de Suez*. Exposé et documents officiels, t. 1.

dévouement que vous avez montrés depuis le commencement de cette importante négociation me font un devoir, au moment où je vais m'absenter de l'Égypte, et où notre projet va entrer dans la voie de l'exécution, de vous désigner provisoirement comme l'agent de la Compagnie en Égypte.

« Ce n'est pas l'ami que je choisis dans cette circonstance, c'est l'homme que je regarde comme le plus capable de remplir une position difficile et qui exige, avant tout, les conditions d'honneur et de désintéressement que, depuis longtemps, j'ai su apprécier en vous.

« Je vous prie, lorsque vous en reconnaîtrez l'utilité, de vous adjoindre, comme aides, pour la correspondance et la comptabilité, M. de Bourville, au Caire, et M. de Regny, à Alexandrie. J'écris à ces messieurs de se mettre dès à présent à votre disposition. »

En arrivant à Constantinople, F. de Lesseps s'adressa directement au Sultan. Abdul-Medjid écouta avec bienveillance les développements du projet et s'y montra favorable.

Mais, en même temps, se manifesta l'opposition de l'ambassadeur anglais, lord Strafford de Redcliffe.

Vainement, et à différentes reprises, F. de Lesseps lui exposa le but de son œuvre ; lord Strafford, interprète des sentiments de lord Palmerston, usa de son influence sur le grand-vizir Reschid-Pacha et obtint du gouvernement ottoman que l'acte de concession ne serait pas ratifié avant que l'Angleterre eût été consultée.

F. de Lesseps jugea prudent de ne rien précipiter et retourna en Égypte. A défaut d'une sanction définitive, il emportait pour Mohammed-Saïd une lettre précieuse du grand-vizir : « M. Ferdinand de Lesseps, disait Reschid-Pacha au Vice-Roi, retourne maintenant auprès de Votre Altesse. En effet, ainsi qu'elle a daigné nous le faire connaître, c'est un hôte qui mérite par lui-même toute espèce d'égards et de considération. L'objet de sa venue ici a été relatif à l'affaire du Canal, entreprise des plus utiles. Pendant son séjour ici, j'ai eu l'avantage de le voir plusieurs fois et de l'entretenir longuement sur bien des matières. Il a eu aussi l'honneur d'être présenté à S. H. le Sultan et d'être de sa part l'objet de la plus haute bienveillance.

« Conformément à l'ordre impérial émané au sujet de l'entreprise si intéressante du Canal, la question se trouve actuellement à l'étude du Conseil des ministres. M. de Lesseps, ne pouvant attendre la fin des conférences, a décidé son départ d'ici. Dans peu j'aurai à en faire connaître le résultat à Votre Altesse. »

F. de Lesseps, tranquille du côté de l'Égypte, résolut de venir en Europe plaider sa cause au nom du droit et de la civilisation.



RESCHID-PACHA.
D'après un portrait communiqué par M. Eug. d'Eichthal.

Quelques jours avant son départ, il apprenait la chute du grand-vizir Reschid-Pacha, et écrivait à ce sujet :

Alexandrie, 12 mai 1855.

« Le grand-vizir a été renversé. Quel que soit le motif apparent donné à sa chute, il n'est tombé que par la découverte de ses intrigues contre la France dans la question du Canal. Voilà, pour commencer notre navigation, un homme d'État à la mer; il y en aura peut-être d'autres dans la suite. »

F. de Lesseps ne passa que deux semaines à Paris, et débarqua en Angleterre à la fin de juin. Son premier acte fut d'adresser une lettre au Parlement d'Angleterre, à la Compagnie des Indes, au commerce de la Cité de Londres, aux propriétaires de mines, aux chambres de commerce, aux administrateurs de banques et d'entreprises industrielles, aux fabricants de machines, aux négociants

de l'Australie, de Singapore, de Madras, de Calcutta, de Bombay et de toutes les colonies anglaises.

« La prospérité de l'Orient, disait-il, se rattache aujourd'hui aux intérêts de la civilisation en général, et le meilleur moyen de travailler à son bien-être, en même temps qu'à celui de l'humanité, c'est d'abattre les barrières qui séparent encore les hommes, les races et les nations. »

A cette communication, la Compagnie des Indes et la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur répondirent en proclamant l'utilité du Canal de Suez. L'opinion publique anglaise même commençait à se déclarer en faveur de l'entreprise.

Mais, au-dessus de ces sympathies, s'exprimait la malveillance gouvernementale. Lord Palmerston, dans une note adressée aux Tuileries, déclarait « voir avec peine la poursuite d'une œuvre chimérique qui pouvait altérer les bons rapports des deux grandes nations européennes ». Le malheur voulait que la politique anglaise fût alors incarnée par l'homme qui au début du siècle avait été un des plus ardents adversaires de Napoléon, et chez lequel un demi-siècle écoulé n'avait éteint ni les souvenirs ni les haines. Lord Clarendon, ministre des Affaires étrangères, déclarait de son côté à F. de Lesseps que la « tradition du cabinet de Saint-James avait toujours été contraire à la canalisation de l'Isthme de Suez ».

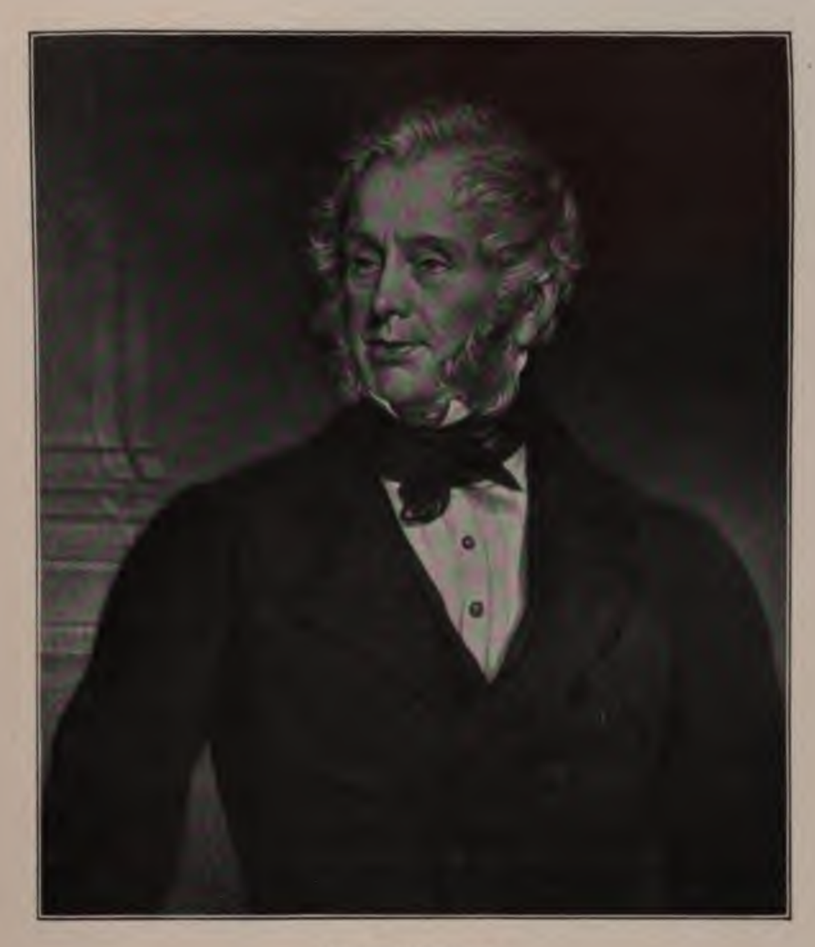
Peu après, le *Times* (1), puis la *Revue d'Edimbourg* attaquaient violemment le projet.

F. de Lesseps revint à Paris et vit l'Empereur, qui lui dit : « Cela se fera, soyez fort et tout le monde vous soutiendra. »

La presse française tout entière, des hommes politiques éminents et des savants illustres soutenaient F. de Lesseps.

« Je désire beaucoup, écrivait M. Guizot, que l'œuvre du Canal s'accomplisse, je le désire pour le bien du monde civilisé et aussi un peu par amour-propre personnel. Ce sera la réalisation d'un des desseins que j'avais, je ne veux pas dire rêvés, mais entrevus et un

(1) 30 octobre 1855.



LORD PALMERSTON.

D'après le tableau de Grant, gravé par Holl et Zobel, publié à Londres par Graves et Cie

peu commencés (1).... Je ne sais et personne ne sait ce que deviendra l'Orient musulman à la suite des efforts que l'on fait aujourd'hui, soit pour le maintenir, soit pour le transformer ; mais, dans tous les cas, le grand Canal de la Méditerranée à Suez transformera les relations de l'Europe et de l'Asie. C'est un résultat qui vaut la peine d'être poursuivi et qui peut être atteint à travers les orages et les ténèbres de la guerre. »

M. Thiers avait applaudi à la nouvelle de la concession.

« Exprime à M. Thiers, écrivait F. de Lesseps à son frère, mes bien vifs remerciements pour la manière dont il a accueilli la nouvelle de la concession du Vice-Roi au sujet de la grande entreprise du Canal des deux mers (2). »

Certes, jamais homme n'eut plus de confiance en ses espérances que F. de Lesseps dans son projet. Mais il voulait convaincre ses pires adversaires, et, pour épuiser toutes les garanties, il fit appel à une commission internationale, composée de savants des divers pays d'Europe, et dont le rôle serait d'examiner le projet et de se prononcer sur son exécution. En Angleterre, il sollicita d'en faire partie l'éminent ingénieur Rendel et ses confrères Charles Manby et Mac Cléan, auxquels il adjoignit un marin, le capitaine Harris, qui avait fait soixante et dix voyages entre les Indes et Suez. En France, il choisit M. Renaud, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien directeur des travaux du port du Havre ; M. Lieussou, ingénieur hydrographe ; l'amiral Rigault de Genouilly et le capitaine de vaisseau Jaurès. En Autriche, il obtint l'adhésion de M. de Negrelli, inspecteur général des chemins de fer de l'Empire. La Prusse désigna M. Lentzé, ingénieur en chef des travaux de la Vistule ; la Néerlande, M. Conrad, inspecteur du Waterstaadt ; l'Italie, M. Paleocapa, ministre des Travaux publics ; et l'Espagne, M. Montesinos, directeur général des Travaux publics.

Au jour fixé, tous ces savants et spécialistes se trouvèrent réunis dans le cabinet de travail de M. de Lesseps, au troisième étage du

(1) *Mémoires de mon temps*, vol. 6. Guizot.
(2) *Ferdinand de Lesseps. Sa vie, son œuvre.* Alph. Bertrand et Émile Ferrier.

n° 9 de la rue Richepanse. Ils tinrent deux séances (30 et 31 octobre 1855) et désignèrent pour aller en Égypte examiner sur place le projet de Canal : MM. Conrad, de Negrelli, Mac Clean, Renaud et Lieussou, auxquels furent adjoints les deux ingénieurs que nous avons déjà si souvent cités, Linant-bey et Mougel-bey, à titre de représentants du Vice-Roi.


Phot. Braun, Clément et Cie.
BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE.

Bien entendu, F. de Lesseps accompagnait la délégation. Il emmenait également M. Barthélemy Saint-Hilaire, membre de l'Institut, à qui était réservé le secrétariat général de la future Compagnie, et qui répondit victorieusement à la *Revue d'Édimbourg* dans une série de lettres publiées au *Journal des Débats* en janvier et février 1856, puis dans la *Revue Britannique* du 30 avril de la même année.

Le 18 novembre 1855, la Commission arrivait à Alexandrie. Le 23, au barrage du Nil, elle était présentée au Vice-Roi.

Après une courte excursion dans la Haute-Égypte pour étudier le système de canalisation, elle quittait le Caire pour Suez le 15 décembre et commençait l'exploration de l'Isthme le 21, après une étude de la rade de Suez, qu'elle trouva excellente.

En dix jours, de Suez à Péluse, et en suivant le tracé projeté, « elle vérifia sur place tous les forages ordonnés et exécutés depuis près d'un an ; elle reconnut la constitution géologique de l'Isthme sur le tracé du Canal maritime. Ces forages, y compris ceux des deux rades

dans la Mer Rouge et la Méditerranée, étaient au nombre de dix-neuf. Les échantillons en furent soigneusement recueillis et furent ultérieurement soumis à l'Académie des sciences par M. Elie de Beaumont, secrétaire perpétuel (1).

Pendant les deux premiers jours de sa marche dans le désert, la Commission suivit le lit de l'antique Canal des Pharaons. Le 23, elle arrivait au lieu nommé Scheik Ennedek, sur les bords du lac Timsah. Se dirigeant alors à l'ouest, elle examina la vallée où devait passer le Canal d'eau douce du Caire au lac Timsah, avec bifurcation sur Péluse et sur Suez. Elle retrouva dans l'Ouâdy-Toumilat les vestiges du Canal de Nécos. Le 25 décembre, elle campait sur les ruines de la ville que la Bible appelle Rhamsès et que les Grecs nommaient Heroopolis. Enfin, le 28 décembre, elle atteignit Péluse et les bords de la Méditerranée.



ÉLIE DE BEAUMONT,
Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences.
D'après un portrait appartenant à la Cie de Suez.

L'examen attentif de l'Isthme avait prouvé qu'il n'y avait aucune difficulté sérieuse à y creuser le futur Canal, le sol étant partout à peu près complètement uni. Les instruments de nivellement révélèrent seulement, à de grands intervalles, des ondulations qui échappaient à l'œil nu. Il fut constaté que le point culminant était à El-Guishr, le seuil du Serapeum. Les sables mobiles sous lesquels lord Palmerston prétendait enterrer le Canal n'existaient pas, ou, s'ils existaient,

(1) 30 avril 1856.

leur action était tellement faible que les futurs travaux n'avaient rien à en craindre.

Dans le bassin du lac Timsah, qui communiquait déjà naturellement par l'Ouâdi-Toumilat avec le Nil, la Commission reconnut qu'il était possible de faire un port intérieur aussi vaste qu'on le voudrait; ce port pourrait servir de point de ravitaillement aux navires, et, de plus, relierait le grand Canal maritime au reste de l'Égypte, au Caire, au Delta, à Alexandrie.

Le 28 décembre, la Commission explorait la rade de Péluse en tous sens, et elle y demeurait jusqu'au 31.



M. LAROUSSE.

Communiqué par Mme Larousse-Guebhard.

L'étude de cette rade fit voir qu'elle offrait presque autant de facilités que celle de Suez. M. Larousse (1), ingénieur hydrographe de la marine, chargé des sondages, avait reconnu que les profondeurs de 9 mètres se trouvaient à 2 300 mètres de la plage, vers la bouche de Gemileh, sur une longueur de plus de cinq lieues. Les jetées n'auraient besoin d'avoir que 2 500 mètres de long. Les bancs de vase dont on menaçait la navigation dans la rade de Péluse n'existaient pas, et le dépôt du limon du Nil ne se trouvait que dans les grands fonds de la mer et au delà des profondeurs de 10 mètres. »

(1) Eugène-Hyacinthe Larousse, né à Paris le 17 août 1832, élève de l'École polytechnique, n'avait pas encore vingt-quatre ans quand il fut chargé d'accompagner M. Lieussou dans l'Isthme de Suez. Il y retourna en 1859, sur la demande de M. de Lesseps et y passa douze années, au cours desquelles il accomplit des travaux considérables. Il est l'auteur des premières études du golfe de Péluse et de la fondation de Port-Saïd; de celles du lac Menzaleh, de la rade de Suez et du Canal d'eau douce. Son nom est mêlé à tous les ouvrages importants, et c'est lui qui a dressé la carte hydrographique du Canal. Il mourut en 1896.

Le 1er janvier 1856, la Commission était de retour à Alexandrie et adressait au Vice-Roi un rapport sommaire (1).

Ses conclusions, aussitôt télégraphiées dans toute l'Europe, produisirent une impression considérable. Elles réfutaient péremptoirement les articles du *Times* et de la *Revue d'Édimbourg*.

Le rapport ajoutait que la dépense d'exécution serait tout au plus celle énoncée dans l'avant-projet et ne dépasserait pas 200 millions.

Cependant la pression du gouvernement anglais en Égypte était telle que Mohammed-Saïd en tomba malade et était presque découragé; aussi F. de Lesseps s'empressa-t-il de retourner auprès de lui. Il le trouva sur le point d'entreprendre un voyage dans le Soudan Égyptien et lui demanda de l'accompagner jusqu'à Khartoum. A son retour au Caire, le 5 janvier 1856, il obtint que le Vice-Roi lui octroyât une nouvelle concession confirmative de celle de 1854 (2).

Les charges et les avantages de l'entreprise furent détaillés dans ce second acte qui fit loi et posait en principe : la neutralité du Canal maritime, la cession gratuite des terrains incultes qui seraient mis en valeur par le Canal d'eau douce, et l'obligation, de la part de la Compagnie, d'employer, pour l'exécution des travaux, quatre cinquièmes au moins, d'ouvriers indigènes.

Rentrée en Europe, la Commission prépara un rapport définitif qu'elle publia à la fin de 1856 (3).

Après avoir démontré que la configuration même de l'Isthme de Suez prouve que la direction à donner au Canal est indiquée par la nature, elle conclut à la nécessité d'un tracé direct, tel que l'expose l'avant-projet de Linant-bey et Mougel-bey.

D'après cet avant-projet, le Canal, partant du golfe de Suez, franchissait en droite ligne les 20 kilomètres qui séparent Suez des lacs Amers, traversait ceux-ci, puis se dirigeait, en coupant le seuil du Serapeum, sur le lac Timsah qu'il traversait également. De là,

(1) V. Annexes. N° 14.
(2) V. Annexes. N° 15.
(3) Un volume in-8°, avec Atlas de 11 cartes.


29°
30°
IST
AVEC LE
PAR S.
pour la Jonctio
et la
tel qu'il a été a
MER MÉDITERRANÉE
Golfe de Peluse
31°
31°

contournant le seuil d'El-Guishr, il côtoyait la rive orientale du lac Menzaleh et allait sortir dans le fond du golfe de Péluse.

L'embouchure, d'abord fixée à l'est des ruines du fort de Tyneh, était reportée par la Commission à 28 kilomètres et demi plus à l'ouest, les sondages exécutés par M. Larousse dans cette partie de la côte ayant donné des profondeurs de 8 et 10 mètres à 2 300 et 3 000 mètres de la plage. D'autre part, l'appareillage était considéré comme beaucoup plus facile sur cette partie de la côte par les vents du large.

Le tracé du Canal devait avoir 147 kilomètres, sans une seule écluse. Il était donc plus court d'environ deux tiers que les tracés des projets Le Père, Talabot et Barrault (1), dont la longueur aurait été d'environ 400 kilomètres.

Quant à la différence de niveau des deux mers, la Commission déclarait que l'expérience avait démontré son inanité et qu'il n'y avait pas lieu d'en tenir compte.

Enfin, le Canal devait avoir sur tout son parcours 8 mètres de profondeur, et être, par conséquent, accessible aux plus grands navires de commerce. Réserve était faite, d'ailleurs, d'augmenter cette profondeur selon les besoins. La largeur fut fixée à 80 mètres à la ligne d'eau, correspondant à 44 mètres au plafond.

Toutefois, des lacs Amers à Port-Saïd, sur un parcours de 25 kilomètres et à cause des érosions, la largeur fut fixée à 100 mètres à la ligne d'eau, correspondant à 64 mètres au plafond.

La Commission prévoyait aussi la création du port de Suez et de Port-Saïd, ce dernier ainsi nommé en souvenir de l'antique Saïs et en l'honneur de Mohammed-Saïd.

Le rapport était signé par M. F.-W. Conrad, président, qui avait déjà dirigé les travaux de la Commission en Égypte ; M. Lieussou, secrétaire ; et M. Charles Manby, ingénieur anglais, représentant de la Grande-Bretagne.

Le 17 février, F. de Lesseps quittait l'Égypte pour l'Europe et, le 28, écrivait de Trieste à son ami Barthélemy Saint-Hilaire :

(1) V. le tracé du Canal projeté par les frères Barrault (*Revue des Deux Mondes*, mai 1855).

« On dit que la paix va être conclue (1). J'espère que j'arriverai à Paris avant l'époque où l'on pourra s'occuper des clauses, relatives à l'Isthme, à insérer dans le traité. Si cependant il y avait péril en la demeure, je vous prie de remettre à mon frère, en lui demandant d'en faire l'objet d'une communication au comte Walewski et, au besoin, à l'Empereur la note ci-jointe.

« Les puissances signataires garantissent la neutralité du Canal maritime de Suez en tout temps.

« Aucun bâtiment ne pourra jamais être saisi ni dans le Canal, ni à quatre lieues des entrées sur les deux mers.

« Aucune troupe étrangère ne pourra stationner sur les bords du Canal, à moins d'avoir le consentement du gouvernement territorial. »

La haute prévoyance de F. de Lesseps resta lettre morte et la neutralité ne fut pas insérée dans le traité de Paris.

* * *

Le mémoire favorable des ingénieurs et le nouvel acte solennel de Mohammed-Saïd donnaient au projet une incontestable autorité. Aussi, F. de Lesseps retourna-t-il en Angleterre, espérant triompher cette fois de l'hostilité des lords.

Il avait écrit une nouvelle lettre à tous les banquiers, négociants, armateurs, où il leur rappelait que la route projetée abrégerait de 5 000 milles la route de l'Angleterre aux Indes et que son projet avait reçu, au point de vue technique, les approbations des autorités scientifiques les plus considérables. Il parcourut les trois royaumes unis et tint en quarante-cinq jours vingt-deux meetings.

« Mon but, disait-il, est, en venant au milieu de vous, de m'assurer des sentiments qui existent dans les classes financières et commerciales de la Grande-Bretagne à l'égard de cette grande entreprise. »

(1) La guerre de Crimée venait, en effet, d'avoir lieu. Après la prise de Sébastopol, un Congrès se réunissait à Paris au commencement de 1856, et le 30 mars le canon des Invalides annonçait que la paix était signée.

Les Chambres de commerce de Manchester, de Birmingham, de Hull, de Belfast, de Dublin, d'Édimbourg, de Newcastle et de Liverpool votèrent des adresses d'adhésion ; mais lord Palmerston répondait à cette campagne triomphale de F. de Lesseps en prononçant, le 7 juillet, les paroles suivantes à la tribune du Parlement d'Angleterre :

« Le gouvernement de Sa Majesté ne peut certainement pas entreprendre d'employer son influence sur le Sultan pour l'induire à permettre la construction de ce Canal, parce que, dans les quinze dernières années, le gouvernement de Sa Majesté a usé de toute l'influence qu'il possède à Constantinople et en Égypte pour empêcher que ce projet ne fût mis à exécution. C'est une entreprise qui, je le crois, au point de vue du caractère commercial, peut être jugée comme étant au rang de ces nombreux projets d'attrape (*bubble*) qui, de temps en temps, sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches. Je pense qu'il est physiquement impraticable, si ce n'est pas une dépense qui serait beaucoup trop grande pour garantir aucune espèce de rémunération. »

Le 17 juillet, lord Palmerston ajoutait :

« Je pense que je ne serais pas loin de la vérité en disant que c'est un de ces projets à faire des dupes, qui sont souvent mis sur le tapis, pour pousser les capitalistes anglais à y prendre part avec leur argent, et qui, à la fin, quand les capitalistes s'y sont engagés, les laissent plus pauvres, en rendant d'autres plus riches. »

Et, le 23 août, il disait encore :

« Cette compagnie, comme je l'ai souvent dit, est l'une des plus remarquables tentatives de tromperie qui aient été mises en pratique dans les temps modernes. C'est un leurre complet, depuis le commencement jusqu'à la fin. »

En revanche, quelques jours avant, le 14 août, M. Gladstone s'était exprimé en ces termes à la Chambre des communes :

« La Chambre doit traiter le projet du Canal de Suez, aussi bien que le chemin de fer de l'Euphrate et les projets de télégraphe, comme une question purement commerciale, et elle peut se reposer

sur ce principe que les meilleurs juges d'une spéculation commerciale sont les personnes qui sont engagées à mettre leur capital dans l'entreprise. Si ce projet vient à être converti par le gouvernement en une question politique, il y aurait le plus grand danger de rompre ce concert et cet accord européens, qui sont d'une importance supérieure, en ce qui concerne notre politique en Orient. Personne ne pourra cependant regarder la carte du monde et nier qu'un Canal à travers l'Isthme de Suez, s'il était possible, ne fût d'un grand avantage pour l'intérêt de l'humanité. Ce projet a été approuvé et trouvé excellent par tous les gouvernements de l'Europe et spécialement par la France notre grande alliée.

« Qu'y aurait-il alors de plus malheureux que de voir naître des querelles à Constantinople, à ce sujet, entre les ambassadeurs de France et d'Angleterre? Eu égard à nos possessions dans l'Inde, ne faisons pas naître dans l'Europe l'opinion que la possession de l'Inde par la Grande-Bretagne a besoin pour se maintenir que l'Angleterre s'oppose à des mesures qui sont avantageuses aux intérêts généraux de l'Europe. Ne laissons pas naître cette fâcheuse contradiction, parce que ce serait affaiblir notre pouvoir dans l'Hindoustan plus que ne le feraient dix révoltes comme celles qui viennent d'avoir lieu dernièrement. »

A ces sages paroles, lord Palmerston se bornait à répondre :

« Le motif principal et le seul que nous ayons fait valoir auprès du gouvernement turc, pour ne pas accepter le plan proposé, ce n'est pas le dommage causé à l'Angleterre, mais le dommage de la Turquie, le danger de porter atteinte à l'intégrité de l'empire ottoman. »

On voit combien variait, selon les circonstances, la polémique de lord Palmerston. Il avait, cependant, d'autres arguments en réserve; car des ouvertures furent faites à F. de Lesseps, pendant son séjour à Londres, par un personnage officiel, organe de lord Palmerston. Il lui fut déclaré que s'il consentait à admettre que l'Angleterre devait prendre possession de Suez et garder ainsi le passage du Canal, l'opposition du cabinet anglais cesserait. La manière dont fut

repoussée cette proposition explique la persistance de l'hostilité de lord Palmerston et contre le Canal et contre F. de Lesseps.

Heureusement, les adhésions venues de toutes parts atténuaient singulièrement l'hostilité systématique du gouvernement anglais.

En France, la presse entière saluait l'entreprise comme une œuvre nationale ; et l'Académie des sciences ainsi que tous les corps scientifiques et les Chambres de commerce lui offraient leur chaleureux appui.

D'Autriche, le prince de Metternich adressait à l'auteur du projet son adhésion sous forme de consultation historique où était prévue, comme de Lesseps l'avait prévue lui-même, la neutralité du Canal.

A Trieste, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer, le 27 juillet 1857, le baron de Bruck disait :

« Nous ne pouvons laisser passer un jour sans exprimer les vœux les plus ardents pour la réalisation d'une noble idée, le percement de l'Isthme de Suez. L'opposition d'un seul gouvernement n'empêchera pas cette grande idée et ce grand fait de s'accomplir. Nous vivons dans un temps où les peuples deviennent frères.

« Au succès de l'entreprise de M. Ferdinand de Lesseps ! L'Autriche, Trieste en particulier, font les vœux les plus passionnés pour sa réussite. »

Le pape Pie IX lui-même se joignait à cet enthousiasme.

L'Italie, l'Espagne, l'Allemagne, la Hollande félicitaient M. Ferdinand de Lesseps pour les perspectives qu'il ouvrait à leurs grands ports.

« Ce qui manque à l'Australie, lui écrivait-on de ce pays, c'est l'ouverture de la route de Suez pour le gros de l'émigration et du commerce. »

« La Russie, disait un journal russe, est, au même titre que la France, intéressée au percement de l'Isthme de Suez comme puissance riveraine de la Méditerranée. »

Quant à l'hostilité et aux accusations de lord Palmerston, voici ce qu'en pensait F. de Lesseps.

« J'ai retrouvé, dit-il, dans une lettre à Mme Delamalle, lord Pal-

merston toujours l'homme de 1840, rempli de défiance et de préjugés à l'égard de la France.... Il m'a tenu, sur le Canal de Suez, le langage le plus contradictoire, le plus incohérent et j'oserai même dire le plus insensé qu'on puisse imaginer. Il en est à croire que la France a suivi depuis longtemps en Égypte contre l'Angleterre une politique machiavélique, et que c'est l'or de Louis-Philippe ou de son gouvernement qui a payé les dépenses des fortifications d'Alexandrie. Il voit dans le Canal de Suez la conséquence de cette politique. D'un autre côté, il persiste à soutenir que l'exécution du Canal est matériellement impossible et qu'il en sait à ce sujet beaucoup plus que les ingénieurs de l'Europe, dont l'opinion n'ébranlera pas la sienne (*sic*).... En l'entendant, il m'est arrivé, de temps en temps, de me demander si j'avais devant moi un maniaque ou un homme d'État. Pas un seul de ses arguments ne pourrait être soutenu un instant dans une discussion sérieuse.... Aimant les positions tranchées, je suis bien aise de savoir à quoi m'en tenir. »

Lord Palmerston, en effet, qui avait commencé sa carrière en 1808 comme sous-secrétaire d'État au ministère de la Guerre, avait conservé dans son cœur de vieil Anglais toutes les colères de cette terrible époque. Il était mal préparé par ses antécédents à présider un cabinet, dans un moment où le hasard des événements avait fait de la France l'alliée de son pays.

F. de Lesseps, qui s'était tout d'abord adressé, en avril 1857, au Parlement d'Angleterre et aux Chambres de commerce pour exposer son projet, répondit à lord Palmerston par une nouvelle lettre aux mêmes destinataires, le 11 juillet 1857.

« Lord Palmerston, en répondant à l'honorable M. Henri Berkeley, membre du Parlement pour la ville de Bristol, a combattu l'ouverture de l'Isthme de Suez par des raisons commerciales, techniques et politiques et par des personnalités que je m'abstiens de qualifier.

« Sur le premier point, en ce qui regarde les avantages commerciaux pour la Grande-Bretagne, je réponds par votre autorité et votre compétence après une discussion et un examen approfondis.

« Je réponds par votre unanimité, par celle des dix-huit cités commerciales et industrielles que j'ai consultées dans le Royaume-Uni. Vous avez tous déclaré qu'une communication directe maritime entre la Méditerranée et la Mer Rouge, abrégeant de moitié la route de l'Inde, serait avantageuse au commerce anglais.

« Sur le second point, j'oppose à lord Palmerston le rapport de la Commission internationale, composée d'ingénieurs et de marins éminents, anglais, français, espagnols, autrichiens, allemands, hollandais, italiens, qui, après deux ans des plus minutieuses études et une exploration attentive des lieux, ont décidé, au nom de la science, que le Canal était d'une exécution non seulement praticable, mais encore facile. J'oppose au premier lord de la Trésorerie la sanction donnée à l'opinion des ingénieurs et à leurs plans par l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France.

« Vous jugerez, messieurs, entre l'autorité de ce verdict émané de la science européenne, et l'autorité dont semble s'armer vaguement lord Palmerston en s'abstenant de la faire connaître.

« Sans m'arrêter à la contradiction dans laquelle on est tombé en traitant de chimérique un projet dont l'inévitable réalisation inspire en même temps des craintes et des défiances si singulières, je passe au troisième point.

« Les arguments politiques de lord Palmerston semblent fondés sur les prétendus dangers que le Canal de Suez ferait courir à l'Inde, ainsi qu'à l'intégrité de l'empire ottoman. La presse anglaise a déjà répondu elle-même que les maîtres de l'Inde n'ont rien à redouter des puissances méditerranéennes lorsqu'ils possèdent Gibraltar, Malte et Aden, et qu'ils viennent de s'emparer de Périm. La Turquie est certainement aussi intéressée que lord Palmerston à maintenir l'Égypte dans la situation réglée par les traités. Or, le Divan considère si peu le Canal de Suez comme une cause de séparation, que l'ambassadeur anglais est obligé de peser de tout son poids pour faire suspendre la ratification du projet. Il est évident pour la Porte, comme pour tout esprit réfléchi, que l'ouverture de l'Isthme, en garantissant l'Égypte contre toute ambition étrangère, ajoutera une

force nouvelle à l'intégrité de l'Empire, et aura pour la Turquie des conséquences religieuses et économiques du plus grand intérêt.

« Si l'on persiste dans un système d'opposition insoutenable, on pourra créer à l'entreprise des difficultés qui la grandiront encore au lieu de l'affaiblir; mais l'exécution en sera poursuivie résolument, et le concours universel en rendra le succès infaillible. En attendant, il appartiendra aux classes commerciales de l'Angleterre de décider si, contrairement à leurs manifestations, les obstacles doivent venir de leur propre gouvernement. Elles auront à juger s'il est permis de pratiquer en leur nom une politique aussi contraire aux principes de libres communications et de libre échange que la nation a proclamés à la face du monde, et s'il est possible de s'obstiner à vouloir empêcher la réunion des deux mers conduisant directement aux Indes et à la Chine, alors que, d'un autre côté, l'on s'efforce de mettre ces vastes contrées en contact avec les peuples civilisés.

« J'en viens aux personnalités, et je m'appliquerai, en y répondant, à garder la modération, les égards et la gravité dont on est bien loin de m'avoir donné l'exemple en m'attaquant dans une assemblée où il ne m'était pas possible de me défendre. Lord Palmerston a cru pouvoir affirmer, dans des termes qu'un langage sérieux ne permet pas de reproduire, que j'étais venu en Angleterre pour tendre un piège à la bourse des Anglais et abuser de la crédulité des capitalistes assez naïfs pour croire à une entreprise chimérique. Vous savez, messieurs, s'il y a rien eu dans ma conduite ou dans mes paroles qui pût justifier des imputations de ce genre. Ai-je fait le moindre appel aux capitaux ? Vous vous rappelez que je vous ai, au contraire, déclaré à plusieurs reprises, que ce n'était point une souscription d'actions, mais une expression d'opinion que je venais solliciter auprès de vous. Si, dans la répartition d'un capital de 200 millions de francs, l'Angleterre doit avoir plus tard, comme la France, une part de 40 millions, c'est une déférence que j'ai cru devoir à une puissante nation commerçante, directement intéressée dans l'exécution de la voie nouvelle. Mais les capitaux anglais font si peu besoin à l'entreprise dont je suis le promoteur, que, si la part réservée

à l'Angleterre n'était pas entièrement acceptée par elle, cette part serait à l'instant couverte par les demandes supplémentaires qui me sont parvenues de diverses parties du monde.

« Voilà, messieurs, la réponse bien simple, et selon moi irréfutable, que je fais à lord Palmerston et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la situation politique du premier lord de la Trésorerie les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirais d'ailleurs manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte si je me permettais d'employer envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi.

« Je devais ces explications à la bienveillante estime avec laquelle vous m'avez accueilli, et dont je reste profondément touché et reconnaissant. »

Est-il besoin d'ajouter que cette lettre est un chef-d'œuvre de logique, de finesse dédaigneuse et de dignité?

D'autre part, F. de Lesseps, oubliant le peu de succès de sa première lettre, écrivait de nouveau à Richard Cobden :

« Comment voulez-vous que l'on puisse croire, sur le continent, à la sincérité de l'Angleterre, à son amour du progrès universel, de la civilisation et de la richesse publique, s'il est constaté que l'Angleterre, où l'opinion est souveraine, laisse son gouvernement maintenir son incroyable opposition au Canal de Suez ?... Comment les apôtres du libre échange et de la concurrence pourront-ils propager leurs doctrines, lorsque les deux membres les plus importants du Cabinet, qui figuraient naguère dans leurs rangs, ne consentent point, par crainte et par horreur de la concurrence, à laisser supprimer une langue de terre qui oppose une faible barrière à toutes les marines du globe ?

« Il vous appartient aujourd'hui, armé de l'expérience des dix dernières années de prospérité et de progrès assurés à l'empire britannique par le triomphe de votre système, de maintenir le principe de la libre concurrence, déserté par quelques-uns de vos anciens compagnons de lutte, et de poser de nouveau à vos compatriotes le di-

lemme : *Avance ou recule*. La force de vos convictions et de l'opinion publique ne manquera pas de vous faire remporter un succès auquel sont certainement intéressés l'honneur et le profit de l'Angleterre. »

Nous ne pouvons pas dire que, malgré les éloquentes instances de F. de Lesseps, Richard Cobden refusa sa participation à l'œuvre du percement du Canal, mais son concours, d'ailleurs tardivement manifesté, continua à être à peu près stérile. On est plus surpris encore de trouver, à ce moment, comme le principal auxiliaire de lord Palmerston contre F. de Lesseps, l'ingénieur R. Stephenson, membre de la Chambre des communes, et fils de l'inventeur des chemins de fer.

C'était ce même Stephenson, ondoyant et divers, que nous avons vu se dérober successivement des groupes constitués par Linant-bey, en 1841, et par Enfantin, en 1847, pour se rallier finalement à un projet de chemin de fer.

Il soutenait que le Canal était impossible parce que le niveau des deux mers ne le permettait pas. Il avait osé dire que « *le Canal ne pourrait jamais être qu'un fossé vaseux et stagnant* », appréciation incompréhensible dans la bouche d'un ingénieur de son mérite.

Ce qui fut plus grave, c'est qu'il prétendit que ses deux collègues de la Commission de 1847, de Negrelli et Talabot, étaient de son avis. Les deux ingénieurs démentirent avec éclat cette allégation.

Entre temps, lord Clarendon avait chargé lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre à Paris, de faire observer à notre gouvernement que le Canal de Suez était *physiquement* impossible; qu'en admettant qu'il pût être exécuté, ce serait au prix de telles dépenses qu'il n'en résulterait aucun profit comme spéculation commerciale; qu'il ne pouvait donc être entrepris que pour des motifs politiques. Il ajoutait que le projet du Canal, qui exigerait, en tout cas, un temps fort long pour l'exécution, retarderait considérablement, s'il ne l'empêchait pas, l'achèvement du chemin de fer entre le Caire et Suez, ce qui serait essentiellement nuisible aux intérêts anglais relatifs à l'Inde.

Notre ministre des Affaires étrangères, le comte Walewski, répondit que, si le Canal était impossible, il n'y avait pas à s'en préoccu-

per ; que s'il n'était possible qu'au moyen de dépenses en complet désaccord avec les profits à recueillir, il était probable que les capitalistes, auxquels il serait fait appel, n'apporteraient pas leur argent à l'entreprise; que les deux gouvernements de France et d'Angleterre n'avaient pas à s'occuper du côté scientifique ni de la question matérielle de l'exécution ; que le projet de Canal, tel qu'il avait été conçu par le vice-roi d'Égypte, excluait toute idée d'un mobile politique, soit de sa part, soit de celle d'aucun gouvernement européen ; que, pour ce qui concernait le chemin de fer du Caire à Suez, l'appui qu'avait donné à cette entreprise le gouvernement français était la meilleure preuve que la vieille politique de jalousie nationale et d'antagonisme avait été loyalement écartée, et que la crainte de voir l'achèvement du railway retardé par l'exécution du Canal n'avait aucun fondement.



Phot. Braun, Clément et Cie

COMTE WALEWSKI.

A la suite de cet échange d'observations qui indiquaient nettement les tendances des deux gouvernements, il fut verbalement convenu que *ni la France, ni l'Angleterre ne pèseraient sur les décisions de la Turquie ou de l'Égypte et qu'elles laisseraient l'affaire de Suez suivre en toute liberté son cours commercial et industriel.*

Cette convention amiable n'avait pas empêché lord Palmerston d'employer tous ses efforts à obtenir du gouvernement ottoman qu'il refusât son approbation officielle au firman de concession.

En décembre 1857, F. de Lesseps était retourné à Constantinople et avait lutté sans résultat pour qu'on lui accordât l'iradé de ratification. L'Angleterre, sans doute rendue plus irréductible par la révolte qui venait d'éclater dans l'Inde, accumulait obstacles sur entraves. Les mauvaises dispositions du Foreign Office continuant à n'être pas douteuses, F. de Lesseps se dirigea vers l'Angleterre, où les gens de commerce lui firent bon accueil, mais, ainsi qu'il s'y attendait, où l'attitude du ministère et des lords fut franchement hostile. Des discussions violentes eurent lieu à la Chambre des communes, où, cependant, des voix généreuses se firent entendre.

MM. Gladstone, Roebuck, Milner Gibson et lord John Russel qualifièrent de déloyale la guerre faite à la France à propos du percement de l'Isthme de Suez et dénoncèrent ce qu'ils appelaient « l'hydrophobie de la Mer Rouge ». Le cabinet Derby dut faire amende honorable et alla jusqu'à déclarer qu'il n'avait pas à s'opposer à une entreprise d'une utilité incontestable.

*
* *

Bien que le gouvernement impérial ne fût pas disposé à donner un concours immédiat et franchement avoué, sans doute par crainte de compromettre l'alliance franco-anglaise, F. de Lesseps résolut de constituer sa Société.

Le 18 août 1858, il écrivit à Barthélemy Saint-Hilaire :

« La question politique de Suez, à l'égard de l'Angleterre, ayant été déférée à notre gouvernement, et l'adhésion tacite de la Porte étant suffisamment constatée, il ne me reste plus qu'à préparer l'organisation de la Compagnie. »

M. Denormandie, ce vrai Parisien dont la laborieuse et utile existence a été mêlée à tant d'événements qu'il a si spirituellement racontés (1), a été un des conseils de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez depuis sa première heure, et il apporta à la constitution de cette Société un concours que je tiens à préciser.

(1) *Notes et Souvenirs*. Temps passé. Jours présents. 2 vol.

F. de Lesseps était un ami intime de la famille de M. Denormandie. Le grand-père maternel de celui-ci, Ferdinand Bonnet, qui fut, de 1786 à 1826, un des avocats les plus éminents du barreau de Paris, en était devenu bâtonnier en 1816, puis député sous la Restauration, et avait été nommé en 1826, pour couronnement de sa carrière, conseiller à la Cour de cassation.

Au nombre de ses confrères du barreau de Paris, et des plus distingués, pendant les dernières années du XVIIIe siècle et les premières années du XIXe, figurait M. Delamalle, qui, depuis, sous l'Empire, devint conseiller d'État, en 1808, et dont F. de Lesseps épousa la fille.



M. DENORMANDIE.

C'est ainsi qu'il connut M. Bonnet et, par suite, M. Denormandie.

Quand F. de Lesseps eut à se préoccuper des statuts de la Société du Canal de Suez, il n'hésita pas à confier ce difficile et important travail à M. de Chancel, qui était alors directeur du Mouvement au chemin de fer d'Orléans; à M. Mocquard, qui était son notaire, et à M. Denormandie, qui était à la fois son ami et avoué au Tribunal de la Seine.

Tel fut le premier Conseil chargé d'établir les statuts de la Société qu'il s'agissait de mettre sur pied.

Ces trois éminents collaborateurs y employèrent plusieurs mois, en se réunissant tantôt chez M. Mocquard, tantôt chez M. Denormandie, deux ou trois fois par semaine et le soir.

En réalité, la Société projetée avait pour objet :

1° La construction d'un Canal maritime de grande navigation entre la Mer Rouge et la Méditerranée, de Suez au golfe de Péluse ;

2° La construction d'un Canal de navigation fluviale et d'irrigation, joignant le Nil au Canal maritime du Caire au lac Timsah ;

3° La construction de canaux de dérivation ;

4° L'exploitation desdits canaux et de diverses entreprises ;

5° L'exploitation des terrains concédés.

Mais, sur quoi tout ceci reposait-il ? Quelle était la raison d'être ? Où était le droit sur lequel F. de Lesseps pouvait s'appuyer, quels étaient ses titres pour faire une semblable entreprise ?

La réponse à ces questions est celle-ci :

1° La concession faite à F. de Lesseps par le vice-roi d'Égypte, le 30 novembre 1854, concession qui lui donnait le pouvoir spécial et exclusif de constituer et de diriger, comme Fondateur-Président, une Société en vue de ces entreprises ;

2° Un autre acte portant concession des canaux et de leurs dépendances à la Société que F. de Lesseps se proposait de créer, avec toutes les charges et obligations, tous les droits et avantages qui y étaient attachés par le gouvernement égyptien.

Ceci dit, quels ont été dans la mission des trois collaborateurs les points difficiles à traiter, ceux qui les ont arrêtés le plus longtemps et le plus sérieusement dans le cours de leur travail ?

Je cède ici la parole à M. Denormandie qui a bien voulu me donner à cet égard d'intéressantes explications.

« La fixation du capital à demander, soit deux cents millions représentés par quatre cent mille actions de cinq cents francs chacune ; la fixation du siège industriel que l'on a créé à Alexandrie et du domicile administratif qui a été attribué à Paris, ceci et beaucoup d'autres questions n'ayant qu'une importance relative et souvent de forme, fut ce qui constitua le travail relativement facile.

« Mais les points les plus laborieux ont été ceux-ci :

« En présence d'une Société qui devait être formée dans l'intérêt de plusieurs nationalités, comment devait être composé le Conseil d'administration ?

« De combien de membres devait-il être, comment devait-on régler les questions de renouvellement du Conseil à la suite de décès ou

de démissions ? Quelles garanties devait-on demander aux administrateurs ? Quels pouvoirs était-il convenable de leur donner pour assurer la marche de l'affaire, pouvoirs assez limités cependant pour que ses intérêts ne puissent pas être compromis ? Enfin, comment, en réalité, convenait-il de formuler les pouvoirs donnés à ces hommes qui allaient être les représentants d'un intérêt aussi considérable, et dont la mission quotidienne devait être d'assurer le succès de l'entreprise sans la compromettre ?

« Ceci fait, nous eûmes à nous occuper aussi du Comité de direction, de sa composition, des pouvoirs à lui donner, des mesures à prendre pour empêcher des abus.

« ... Enfin, le point qui nous a présenté peut-être le plus de difficultés réelles à résoudre a été la question de juridiction, précisément en raison du nombre important des nationalités diverses qui étaient intéressées dans l'entreprise.

« ... Nous avons résolu que la Société devait être constituée avec approbation du gouvernement égyptien, sous la forme anonyme, par analogie aux sociétés anonymes approuvées par le gouvernement français.

« Nous avons décidé qu'elle devait être régie par les principes de ces dernières sociétés.

« Enfin, nous avons été d'avis que, quoique ayant son siège social à Alexandrie, la Société devait faire élection de domicile légal et attributif de juridiction à un siège administratif à Paris, en disant que toutes les significations destinées à la Société devaient lui être faites à ce domicile pour être valables.

« Il y avait aussi un point qui avait beaucoup d'intérêt ; c'était celui de la solution des contestations et litiges qui pouvaient s'élever.

« Nous avons pensé qu'il fallait le plus possible résoudre en principe, par les statuts, les questions que ce point de vue pouvait soulever.

« Ainsi nous avons dit que toutes les contestations qui pourraient s'élever entre les associés, ce qui veut dire entre les actionnaires, sur l'exécution des statuts et à raison des affaires sociales, seraient

jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un arbitre pour toutes les parties représentant un même intérêt.

« Nous avons dit que l'appel de ces sentences serait porté devant la cour d'appel de Paris.

« Nous avions aussi à résoudre le sort des contestations qui toucheraient l'intérêt général et collectif de la Société.

« Nous avons décidé que ces contestations ne pourraient être dirigées, soit contre le Conseil d'administration, soit contre un de ses membres, qu'au nom de la généralité des actionnaires, et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

« Il est évident qu'il eût été très dangereux de laisser aux contestants la faculté d'élever de nombreuses contestations sur un seul et même objet.

« Enfin, il nous a semblé que, par imitation de ce qui se passe dans notre législation française, un commissaire spécial devait être délégué près la Compagnie à son domicile administratif par le gouvernement égyptien.

« ... Avant que les souscriptions ne fussent recueillies, pour faire le capital de deux cents millions, une question aurait pu s'élever ; M. de Lesseps allait nécessairement faire à la Société en formation l'apport des actes de concession qu'il tenait de la libéralité du Vice-Roi.

« Or, nous savions par expérience combien il a été souvent commis d'abus dans les stipulations qui ont eu pour objet de faire un apport à une société. Je fais allusion ici, en prononçant le mot abus, à ce qu'on a appelé la majoration des apports.

« Je suis heureux de dire que la question ne s'est même pas soulevée, et que M. F. de Lesseps a apporté *gratuitement* à la Société en formation des concessions qui avaient une énorme valeur, et qui auraient pu être de sa part l'objet d'une exigence bien légitime.

« Ceci dit, je veux aller au-devant d'une demande qui a pu être faite : comment le capital de deux cents millions a-t-il été obtenu ?

comment le public a-t-il été sollicité, dans quelles conditions a-t-on fait la publicité ?

« Je n'ai pas besoin de dire qu'à Paris notamment les maisons importantes auraient été heureuses de donner leur concours, et cela très légitimement.

« J'ai à citer sur ce point particulier un fait dont je n'ai pas perdu le souvenir.

« A cette époque, j'étais allé un matin chez M. de Lesseps, que j'avais à entretenir d'une de nos questions.

« Plusieurs personnes l'attendaient dans un premier salon ; je pris place, et, peu de temps après, je vis sortir du cabinet de M. de Lesseps Adolphe Fould, l'un des fils de M. Achille Fould. Nous étions camarades au collège Saint-Louis, et j'avais fait mes trois années de droit avec son cousin Furtado. Nous nous connaissions donc beaucoup ; il était venu là comme représentant de la grande maison Fould de la rue Bergère ; il sortait ; l'huissier m'appelle ; Fould et moi nous échangeons une poignée de mains et un regard ; le mien avait un caractère interrogateur ; il le comprend à merveille et me répond par un signe négatif.

« M. de Lesseps allait me faire la réponse. Il était assez ému, et, toujours expansif, il me dit : « Vous connaissez celui qui sort « d'ici ? — Oui, c'est Adolphe Fould. C'est un homme charmant, « très distingué. — C'est possible, reprend M. de Lesseps, mais on « ne peut s'entendre avec ces hommes-là ; pas plus avec lui qu'avec « les autres. Ils ne sont pas raisonnables. Les banquiers veulent me « faire la loi, mais je ne la subirai pas. Je ferai mon affaire tout seul, « et je m'adresserai directement au public. »

« C'est, en effet, ce qui eut lieu, au moins à cette époque.

« On a parlé quelquefois de grandes difficultés que M. de Lesseps avait rencontrées, d'une concurrence qui avait été projetée pour ruiner son entreprise, faire frapper de déchéance les concessions à lui octroyées, avec l'espérance de mettre sur pied une société nouvelle qui aurait remplacé celle de M. de Lesseps.

« J'ai très bien connu cette affaire ; elle a donné lieu à un procès

considérable qui a été plaidé devant le Tribunal de la Seine, par M. Jules Favre pour ceux que j'appellerai les conjurés; et par M. Sénard qui plaidait pour la Compagnie.

« Un matin, F. de Lesseps entra chez moi dans un état de rare excitation. Le visage était en feu, les gestes très animés, et, sans entrer dans aucun détail, il me dit : « Je viens de déclarer face à « face à mon principal adversaire que si mon entreprise était attaquée, « c'est parce qu'on affirmait que Lui aurait reçu 1 500 000 francs. Je « m'empressai d'ajouter, me dit encore M. de Lesseps, que j'en étais « convaincu. »

« Je n'ai rien autre à dire, si ce n'est qu'un jour, comme on rapportait devant l'Empereur une des prouesses de M. de Lesseps pendant sa lutte contre l'Angleterre, et notamment au moment où il défendait ses travailleurs à coups de pistolet, l'Empereur, très impressionné de ce qu'on lui racontait, interrompit le narrateur et lui dit : « Mais ce Lesseps est un homme de granit ! »

Ainsi que vient de nous l'apprendre M. Denormandie, F. de Lesseps songea tout d'abord à s'adresser aux banquiers; mais les conditions auxquelles ces messieurs vendaient leur protection lui parurent exagérées, et il se décida à procéder lui-même à l'émission. Il s'installa avec quelques expéditionnaires dans un modeste local, place Vendôme, et fit appel aux souscripteurs.

Le capital de la Compagnie était fixé à 200 millions de francs, divisés en 400 000 actions de 500 francs. La souscription, ouverte le 5 novembre 1858, fut close le 30 et se répartissait de la façon suivante :

La France	207 111	actions.
La Belgique	324	—
Le Danemark.	7	—
Naples.	97	—
L'Empire ottoman.	96 517	—
L'Espagne (Barcelone).	4 046	—
Rome	54	—
Pays-Bas.	2 615	—
Portugal	5	—

Prusse	15	actions
Tunis	1 714	—
Piémont	1 353	—
Suisse	460	—
Toscane	176	—

Restaient 85 506 actions qui avaient été réservées à l'Angleterre, à l'Autriche, à la Russie et aux États-Unis, car F. de Lesseps voulait donner à sa souscription un caractère nettement international; mais aucune de ces nations n'ayant souscrit une seule action, le Vice-Roi se chargea de leur part, en dehors des actions qu'il avait souscrites dans celles attribuées à l'Empire ottoman.

Vice-roi d'Égypte	85 506 actions.
Total des actions formant le capital de la Compagnie	400 000 actions (1).

Le 9 décembre, F. de Lesseps adressait la lettre suivante à tous les souscripteurs :

« La souscription ouverte pour le percement de l'Isthme de Suez a donné des résultats que je m'empresse de communiquer aux vingt-cinq mille souscripteurs du Canal.

« Je veux aussi leur faire connaître, dès ce moment, les mesures qui vont suivre, afin d'éclairer la voie de ceux qui marchent avec moi au but que je me suis proposé d'atteindre.

« En France, la souscription a dépassé mon attente. Elle a trouvé

(1) Nous avons recherché dans nos notes de quels éléments la souscription française était composée : on y trouve la représentation de tout ce qui, dans notre société, médite, gouverne, enseigne, produit, épargne, agit, combat et travaille. C'était véritablement la souscription de la France de la base au sommet.

Corps des Ponts et Chaussées	249	actions
Magistrature	267	—
Banquiers et Agents de change	369	—
Médecins	433	—
Instituteurs et Professeurs	434	—
Clergé	480	—
Notaires, Avocats et Avoués	819	—
Artisans et Mécaniciens	910	—
Armée et Marine	973	—
Fonctionnaires publics	1309	—
Employés	2195	—
Commerçants et Industriels	4763	—
Propriétaires et Rentiers	6929	—
Souscripteurs non classés	1099	—

son appui dans le public, qui, après tout, est le plus riche des capitalistes. Elle s'est élevée à 220 000 actions. Les chiffres jusqu'ici constatés des apports des autres pays complètent le capital social. Ainsi, la Compagnie est dès à présent en mesure de fonctionner, et, dans très peu de jours, elle sera constituée suivant les termes des statuts. Les membres du Conseil d'administration sont déjà désignés; ils comprennent les principaux fondateurs et actionnaires de l'entreprise et sont choisis parmi ceux qui, dès le principe, ont cru à la réalisation de l'entreprise, l'ont constamment soutenue de leurs efforts et de leur dévouement et qui, enfin, s'y sont associés dans le même esprit que l'immense majorité des souscripteurs, c'est-à-dire à cause de la grandeur de son but et de ses résultats. Il faut considérer que la Compagnie n'étant point formée de personnes qui se proposent de faire mouvoir leurs fonds, mais de souscripteurs dont l'objet est le percement de l'Isthme de Suez, entreprise qui, d'ailleurs, suivant ma propre conviction, ne sera pas moins profitable qu'honorable pour ceux qui y ont pris part, la présence dans le Conseil d'une majorité de grandes influences financières était moins nécessaire que dans une compagnie autrement constituée.



BARON CHARLES DUPIN.
D'après une photographie appartenant à la Cie de Suez.

« Les intérêts de 5 pour 100 assurés aux souscripteurs, et qui ont été prévus dans le budget des dépenses de l'entreprise avec d'autant plus de justice et de droit qu'on a dû calculer le prix des journées de travailleurs dont les bras creuseront le Canal, courront à partir du 1er janvier prochain. D'ici là, le Conseil d'administration sera appelé à fixer la date de l'appel de fonds destiné à compléter le versement des deux cinquièmes du capital, et il lui sera proposé de faire échan-

ger dès le 1er mars les récépissés nominatifs provisoires contre les titres au porteur.

« Je ne crois pas me tromper en disant que le premier coup de pioche qui sera donné sur le tracé du Canal aura dans le monde entier un grand retentissement. Ce sera le signal d'un nouveau rapprochement des peuples, d'un immense progrès moral et matériel auquel je suis heureux de voir mon pays contribuer le plus largement.

« Le résultat ne se fera, d'ailleurs, pas très longtemps attendre. J'avais réuni pendant la durée de la souscription un Conseil de travaux qui a examiné dans tous leurs détails les projets d'exécution. Les noms des membres de ce Conseil suffisent pour donner la plus grande autorité à leurs délibérations.



DUC D'ALBUFERA.

D'après une photographie appartenant à la Cie de Suez.

« Je vous remets les procès-verbaux de leurs séances. Ils constatent qu'en moins de deux ans, et avec une dépense de moins de 15 millions de francs, un passage sera ouvert à une partie de la navigation, entre la Méditerranée et la Mer Rouge.

« Une telle promptitude d'exécution sera doublement satisfaisante, en ce qu'elle tranchera bientôt victorieusement la question de l'ouverture de l'Isthme, et en ce qu'elle donnera une rémunération rapide aux capitaux engagés dans l'entreprise.

« Telle est la situation de l'affaire.

« Elle est des plus nettes et procède par les moyens les plus simples. En allant droit à mon but, je m'appuie sur une force qui, je l'espère, ne me manquera pas.

« La sympathie publique ne m'a pas été seulement acquise à cause de la grandeur de l'œuvre dont je suis l'humble et persévérant ser-

viteur, mais surtout parce que le public a toujours été initié à chacune des phases de l'entreprise, qu'il la suit pas à pas, et qu'elle n'a point de mystère pour lui. L'œuvre du Canal de Suez continuera à puiser sa force dans la publicité de tous ses actes.

« Je ne me départirai pas de la règle qui m'a fait obtenir les succès, et c'est avec cette disposition que je vous prie de publier ma lettre; j'ajoute que je serai constamment prêt à répondre à ceux des souscripteurs qui auraient quelques éclaircissements à obtenir; ils sont assurés qu'aucune question sérieuse ne restera sans examen, soit qu'ils s'adressent directement à moi, soit qu'ils soumettent leurs observations aux agents de la Compagnie dans les départements ou à l'étranger. »

Lord Palmerston, désagréablement surpris en voyant la souscription couverte, traduisit dédaigneusement sa mauvaise humeur en disant que « l'entreprise du Canal de Suez n'était qu'une association de petites gens ».

Les banquiers éliminés n'étaient pas plus satisfaits. Chaque jour, des agioteurs colportaient à la Bourse les bruits les plus sinistres.

Le *Globe*, journal officieux du cabinet anglais, avait, dans son numéro du 30 novembre, accueilli la clôture de la souscription par les lignes suivantes :

« Les souscripteurs principaux sont des garçons de café, qui sont trompés par les journaux qu'ils ont sous la main, et des garçons épiciers, qui sont habitués à lire des « Puffs » sur les enveloppes de leurs paquets. Le clergé a été largement victime et 3 000 portefaix ont réuni leurs sous pour acheter des actions. Toute l'affaire est un vol manifeste commis au préjudice de gens simples, qui se sont laissé duper, car jamais on ne percevra seulement un maravédi du péage d'un Canal impossible. »

« Partout, même en Égypte », lisait-on dans un des journaux les plus autorisés de l'Europe, « règne cette opinion que le Canal, *s'il est jamais praticable*, ne saurait en tout cas être susceptible de produit. Beaucoup de personnes assurent qu'il ne pourra jamais donner un intérêt de 4 1/2 pour 100 au capital qui sera dépensé.

« Quel peut donc être le motif qui a poussé un homme aussi habile que M. de Lesseps à entreprendre et exécuter un pareil travail avec tant d'ardeur? Comme d'autres, il a dû en prévoir les résultats; il doit avoir d'autres desseins, et ces desseins ne sauraient échapper aux regards de personne....

« Les ingénieurs employés sur les lieux avouent qu'avec les ressources dont on dispose actuellement, en travaillant, il faudra au moins cinquante ans pour mener les travaux à bonne fin. Combien faudra-t-il consacrer de millions pour arriver au but, c'est ce qu'il sera difficile de calculer; mais, ce qui est certain, c'est qu'il y a des actions offrant plus de garanties de sécurité que n'en offrent celles du Canal de Suez. »

F. de Lesseps n'engagea pas de polémique, et, dédaignant ces attaques, continua son œuvre.

Le Conseil d'administration de la Compagnie de Suez était ainsi composé :

Protecteur

S. A. I. le prince Jérôme-Napoléon.

Présidents honoraires

MM. Jomard-Bey, président de la Société impériale de géographie, membre de l'Institut ;
Le baron Charles Dupin, sénateur, membre de l'Institut ;
Le maréchal Narvaez, duc de Valence.

Président

M. F. de Lesseps, ministre plénipotentiaire.

Vice-Présidents

M. le duc d'Albufera, député au Corps législatif ;
Forbes (Paul) de la maison R. B. Forbes, banquiers à Boston (États-Unis);
Le chevalier Revoltella, banquier, délégué en Autriche.

Membres

MM. Arman, membre de la Chambre de commerce de Bordeaux, député ;
Alléon (Jacques), banquier délégué à Constantinople ;
F.-L. Alvarez d'Andrala, ancien diplomate portugais ;
Brusi (Antonio), président de la Société catalane de crédit, délégué en Espagne ;
De Chancel, inspecteur général du chemin de fer d'Orleans ;

MM. Le baron Nicolas CLARY, propriétaire ;
CORBIN DE MANGOUX, conseiller à la Cour impériale de Bourges ;
COUDURIER (Gustave), banquier à Paris ;
DELAMALLE (Victor), propriétaire ;
DELOCHE, ancien négociant en Turquie ;
Élie DE BEAUMONT, sénateur, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences ;
FLEURY-HÉRARD, banquier à Paris ;
Le comte DE GALBERT, propriétaire ;
JADIMEROWSKI (Alexis), de Saint-Pétersbourg ;
LEFEBVRE (Gabriel), propriétaire ;
Le baron Jules DE LESSEPS, propriétaire ;
DE LAGAU, ancien ministre plénipotentiaire ;
D.-A. LANGE, de Londres ;
D'HOFFSCHMIDT, ancien ministre des Travaux publics et des Affaires étrangères, délégué à Bruxelles ;
Le marquis DE PONTOI-PONTCARRÉ, conseiller général d'Eure-et-Loir ;
Le marquis DE PONS, propriétaire ;
PRÉFONTAINE, inspecteur général du chemin de fer d'Orléans ;
QUESNEL (Alfred), délégué au Havre ;
RANESING, manufacturier, député ;
Le chevalier DE REALI, président de la Chambre de commerce de Venise ;
Am. RENÉE, député ;
S.-W. RUYSSENAERS, consul général des Pays-Bas en Égypte ;
ROUFFIO (Eug.), négociant, délégué à Marseille ;
Le vicomte TIRLET, propriétaire ;
Le chevalier Luigi TORELLI, député au parlement sarde, délégué à Turin ;
W. CONRAD, commissaire de S. A. le vice-roi d'Égypte près la Compagnie ;
Paul MERREAU, secrétaire général de la Compagnie.

A ce Conseil, F. de Lesseps en adjoignit deux autres : un Conseil supérieur des travaux et un Conseil judiciaire.

Le premier était composé de :

MM. RENAUD, inspecteur général et membre du Conseil général des Ponts et chaussées ;
Charles DE FOURCY, ingénieur en chef ;
CONRAD, inspecteur du Waterstat des Pays-Bas ;
PALEOCAPA, ancien ministre des Travaux publics, ministre d'État de Sardaigne ;
PASCAL, ingénieur en chef des ports de Marseille ;
LAROUSSE, ingénieur hydrographe de la marine ;
Ernest JOLLY, architecte ;
BOURDON, chef de la division des travaux à l'administration de la Compagnie du Canal.

Le Conseil judiciaire était composé de :

MM. Sénard, avocat à la Cour de Paris ;
Fabre (Paul), avocat au Conseil d'État et à la Cour de Cassation ;
Champetier de Ribes, avocat à la Cour de Paris;
Fréville, agréé au Tribunal de commerce de Paris;
Mocquard, notaire à Paris;
Denormandie, avoué près le Tribunal de première instance de la Seine;
Moreau, avoué à la Cour de Paris ;
A. Belland, ancien avoué, chef du contentieux à la Compagnie.

Le 20 décembre 1858, le Conseil d'administration tint sa première séance au siège social, sous la présidence de F. de Lesseps.

Après avoir procédé à l'organisation définitive de la Société, le Conseil, par délibération du 24 décembre, attribua à chaque actionnaire la totalité de sa souscription. Le versement de 150 francs exigible, conformément aux avis publiés pour les conditions de la souscription, fut fixé de la manière suivante : 50 francs au 31 janvier 1859; 50 francs en juillet 1859; 50 francs en janvier 1860. Il fut, en outre, décidé qu'aucun appel de fonds ne serait fait avant 1861.

*
* *

F. de Lesseps avait écrit au Vice-Roi, au nom du Conseil d'administration, pour lui annoncer que la Société était légalement constituée, et l'informer que le Conseil avait décidé qu'il serait immédiatement procédé à la continuation des études et opérations préparatoires du Canal maritime, jusqu'ici exécutées par les soins et aux frais de Son Altesse, et dont les dépenses lui seraient remboursées par la Compagnie, conformément à l'article 5 de ses statuts; qu'en conséquence une commission administrative allait se rendre sur les lieux avec les ingénieurs de la Compagnie et l'entrepreneur qui avait traité avec elle pour cette phase préparatoire.

Il faisait enfin observer au Vice-Roi, en ce qui concernait ses droits et ceux de la Sublime-Porte à l'égard des intérêts étrangers, que le chemin de fer du Caire à Suez, entreprise égyptienne comme celle du Canal, réalisait également une communication entre la Méditer-

ranée et la Mer Rouge, et que, malgré l'absence de l'autorisation de la Porte, elle s'était exécutée sans aucune réclamation de qui que ce fût. En conséquence, il sollicitait de Son Altesse l'autorisation d'exécuter les travaux.

Le Vice-Roi fut tout d'abord assez embarrassé pour répondre à cette communication, parce que MM. Odilon-Barrot, Dufaure et Jules Favre, qu'il avait consultés, n'avaient pas hésité à répondre qu'ils considéraient la Compagnie comme irrégulièrement constituée. Mais F. de Lesseps, fort de la concession du 30 novembre 1854, de l'acte complémentaire du 5 janvier 1856, de la loi du 30 mai 1857 et du décret impérial rendu en Conseil d'État le 7 mai 1859; fort, enfin, de la délibération du Conseil judiciaire de la Compagnie, Conseil dont nous avons donné plus haut la composition, se rendit auprès de Mohammed-Saïd, qui l'accueillit avec sa bienveillance accoutumée et lui dit, en lui montrant les vides de son vêtement que sa corpulence ne remplissait plus : « Voyez comme ces Anglais m'ont fait maigrir.... J'adopte cependant l'opinion de vos avocats, et je rejette celle des miens. »

L'autorisation du Sultan n'était, d'ailleurs, pas de droit rigoureux, suivant le principe même soutenu par l'ambassade britannique au sujet du chemin de fer entre Alexandrie et Suez, qui a résolu la question des communications par l'Égypte, entre la Méditerranée et la Mer Rouge. Le Vice-Roi avait cru convenable de la solliciter pour témoigner sa déférence envers son suzerain et pour éviter de donner à une politique malveillante le prétexte de justifier son opposition à une œuvre d'une utilité universelle.

La commission administrative, chargée de prendre officiellement possession du domaine de la Compagnie, fut présentée au Vice-Roi le 9 mars 1859 et se mit alors en route.

F. de Lesseps a raconté dans ses lettres les taquineries dont il fut encore l'objet de la part de l'Angleterre dans cette nouvelle exploration. La mauvaise humeur du cabinet anglais « se manifestait sous toutes les formes et jusque dans les moindres détails relatifs à l'entreprise ».

« Au moment de me mettre en route pour l'Isthme, écrit-il en mars 1859, j'ai appris que M. Walne, consul britannique au Caire, s'était mis en mouvement pour me susciter des embarras en l'absence du Vice-Roi. Ainsi, par exemple, il était parvenu, avant mon arrivée à Alexandrie, à faire défendre au chef des chameliers de fournir à notre caravane les soixante chameaux qui nous étaient nécessaires pour notre exploration, sous le prétexte que tous les chameaux disponibles avaient été employés pour le service des troupes égyptiennes. »



M. LAROCHE.

F. de Lesseps se tira de cet embarras comme de tous les autres, et il ajoutait dans sa lettre : « J'ai rencontré hier M. Walne, le consul anglais en question, qui m'a fait un grand salut. Mais ses amis disent qu'il n'est pas content. Il faudra qu'il s'y habitue. »

On jeta sur ses pas, pendant tout le cours de son exploration, des entraves parfois dangereuses. On lui refusa des provisions et sa caravane fut attaquée. Il eut raison, par son énergie, de toutes ces perfidies.

Au retour, il établit son campement sur la plage de Péluse, près de l'endroit désigné pour servir d'embouchure au Canal dans la Méditerranée, et le lundi de Pâques, 25 avril 1859, le premier coup de pioche fut donné sur le lido de Port-Saïd. F. de Lesseps, entouré des membres du Conseil, des ingénieurs, de l'entrepreneur, des agents et des employés de l'administration et de cent cinquante marins et ouvriers, fit déployer le drapeau égyptien à la tête des chantiers et prononça les paroles suivantes :

« Au nom de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, et en vertu des décisions du Conseil d'administration, nous

allons donner le premier coup de pioche sur ce terrain qui ouvre l'accès de l'Orient au commerce et à la civilisation de l'Occident. Nous sommes tous ici unis dans une même pensée de dévouement pour les intérêts des associés de la Compagnie et ceux de son auguste créateur et bienfaiteur, le prince Mohammed-Saïd.

« L'exploration complète que nous venons de faire vous donne la certitude que l'entreprise, dont l'exécution commence aujourd'hui, ne sera pas seulement une œuvre de progrès, mais qu'elle donnera une immense valeur aux capitaux qui l'auront réalisée. »

Puis, s'adressant spécialement aux ouvriers égyptiens :

« Chacun de vous va donner son premier coup de pioche, comme nous venons de le faire; rappelez-vous que ce n'est pas seulement la terre que vous allez remuer, mais que vos travaux apporteront la prospérité dans vos familles et dans votre beau pays. Honneur à Mohammed-Saïd pacha! qu'il vive de longues années! »

Un de nos honorables collègues, M. Émile Guillaume, qui avait accompagné en Égypte M. Ferdinand de Lesseps, en simple touriste, a assisté à cette émouvante cérémonie et m'a raconté combien il en avait été impressionné. Il fut nommé, l'année suivante, membre du Conseil d'administration, en remplacement de M. Préfontaine, démissionnaire. M. Émile Guillaume est donc le doyen de notre Conseil, au sein duquel il siège depuis plus de quarante ans.

Le premier coup de pioche eut un retentissement dans toute l'Europe, et, un mois après, les contingents égyptiens vinrent planter leurs tentes sur la plage de Péluse, sous la conduite des ingénieurs Larousse et Laroche (1) et de l'entrepreneur Hardon dont

(1) M. Laroche, ingénieur des ponts et chaussées, est entré au service de la Compagnie dès l'année 1858.

Avant son départ pour l'Égypte, il eut à préparer, de concert avec le directeur général des travaux, le programme d'exécution du projet de la Commission internationale qui fut définitivement arrêté en novembre 1858 par le Conseil supérieur des travaux.

Il était déjà installé sur l'étroit lido séparant le lac Menzaleh de la Méditerranée, au point de la côte choisi pour le débouché du Canal maritime et pour l'établissement du futur port de Port-Saïd, lorsque M. de Lesseps y vint lui-même, le 25 avril 1859, avec une délégation du Conseil d'administration, pour y inaugurer solennellement l'ouverture des travaux.

M. Laroche a donc été pour M. de Lesseps un collaborateur de la première heure;

M. Alfred Feinieux était le principal lieutenant. Mais l'Angleterre, profitant alors des préoccupations causées en Europe par la guerre d'Italie, fit tous ses efforts pour amener le Sultan à prononcer la déchéance de Mohammed-Saïd.

F. de Lesseps écrivit à ce propos la lettre suivante, le 1er juin 1859, au ministre des Affaires étrangères de France :

« Le retentissement qu'a eu dans le monde entier notre coup de

et il n'a quitté le service de la Compagnie qu'après l'ouverture du Canal à la navigation. M. Laroche, aujourd'hui inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, fait partie, depuis l'origine, de la Commission internationale, qu'il préside depuis l'année 1893.

C'est sous son habile et savante direction qu'on été exécutés les travaux si importants du port de Port-Saïd et ceux si difficiles de la première section du Canal maritime, comprenant la traversée du lac Menzaleh et des lacs Ballah jusqu'au seuil d'El-Guishr.

M. Laroche, dans une circonstance où la Compagnie traversait une épreuve très menaçante pour elle, a joué un rôle important qu'il est intéressant de rappeler. C'était en 1859, c'est-à-dire l'année même de son installation sur le lido.

Une lettre vizirielle du 19 septembre 1859, portée en Égypte par Mouktar-bey, délégué du Sultan, prescrivit au Vice-Roi de faire cesser toute espèce de travaux dans l'Isthme.

Le gouvernement égyptien, avant d'arriver à l'emploi de moyens coercitifs contre les agents et ouvriers de la Compagnie, réclama la coopération des agents consulaires qui lui fut promise.

En exécution de cette promesse, le 6 octobre, le consul général de France annonça au vice-consul à Damiette que le gouvernement égyptien avait pris la résolution de faire suspendre tous les travaux dans l'Isthme et l'invita à en informer sans retard tous les Français et protégés français au service de la Compagnie, en ne leur laissant pas ignorer que l'autorité locale était fermement décidée à faire exécuter, même par la force, les ordres qu'elle avait reçus, et que, par conséquent, ceux d'entre eux qui, au 1er novembre, auraient refusé de se soumettre à la résolution qui leur était transmise n'auraient à s'en prendre qu'à eux-mêmes des conséquences fâcheuses, quelles qu'elles fussent, que pourrait entraîner leur résistance.

Sur la communication qui lui faite des instructions ci-dessus, M. Laroche, à la date du 11 octobre, répondit par une protestation énergique contre les mesures dont était menacée la Compagnie, déclarant d'ailleurs faire toutes réserves contre qui de droit pour obtenir la réparation des dommages qui en seraient la conséquence.

Le 17 octobre, nouvelles instructions du consul général au vice-consul, où, après avoir insisté sur l'obligation de la cessation immédiate des travaux, il disait compter assez sur la modération et la prudence de M. Laroche lui-même pour être certain qu'on ne serait pas obligé de recourir à son endroit à des mesures de rigueur qui auraient l'approbation la plus complète du consulat général.

En réponse, M. Laroche renouvela, avec plus d'énergie encore, sa protestation.

Les menaces du consul général, heureusement, par suite d'instructions venues de Paris, ne furent pas exécutées. Un peu plus tard, même, le consul général fut déplacé.

Assurément, M. Laroche, en protestant contre les injonctions du consul général, en restant bravement à son poste, malgré les menaces, et sachant retenir autour de lui par sa ferme attitude le petit groupe d'agents et d'ouvriers qu'il avait sous ses ordres, n'a fait que son devoir; mais on ne saurait méconnaître, pourtant, qu'en accomplissant ainsi son devoir, au milieu de la vive et puissante opposition qui cherchait à entraver la mise en train de l'œuvre, il a bien mérité de la Compagnie.

pioche de Port-Saïd pousse, non sans succès, les agents anglais à Constantinople à irriter la Porte contre Mohammed-Saïd à cause des travaux d'un Canal entrepris sans l'autorisation officielle de la Porte. Ils offrent l'amitié de l'Angleterre pour réduire un vassal prétendu rebelle, comme ils l'ont fait en 1840 contre Mehemet-Ali. Tels sont, du moins, les renseignements confidentiels que reçoit le Vice-Roi, qui s'en montre très impressionné.... Le consul général anglais lui a même remis (au mois de mars) une note écrite sur les dangers de l'influence française en Égypte. L'agent britannique a ajouté verbalement qu'en persistant dans ses sympathies pour l'entreprise du Canal de Suez Son Altesse compromettait grandement les intérêts de sa dynastie. Vous comprenez maintenant la puissance d'une machine ainsi montée. »

Le 9 juin 1859, le ministre des Affaires étrangères d'Égypte, Chérif-Pacha, remettait à F. de Lesseps une lettre du Vice-Roi par laquelle celui-ci déclarait n'avoir autorisé que les travaux préparatoires du Canal et non leur exécution, subordonnée à l'approbation du Sultan. Cette approbation n'ayant pas encore été obtenue, F. de Lesseps était invité à faire cesser tous les travaux.

F. de Lesseps, habitué aux surprises les plus inattendues, répondit au ministre égyptien qu'il n'avait pas à tenir compte de la note du Vice-Roi; qu'il était en possession d'une concession ferme et qu'il avait pris des engagements envers la Compagnie internationale et assumé la charge d'intérêts considérables.

D'autre part, il adressa une protestation indignée aux représentants étrangers et donna l'ordre de continuer les travaux du Canal.

Il n'ignorait pas à qui il devait faire remonter la responsabilité de ce nouvel incident.

Depuis le 15 juin, lord Palmerston avait remplacé lord Derby à la tête du cabinet anglais.

F. de Lesseps comprit qu'il lui fallait absolument l'appui du gouvernement français pour triompher de l'hostilité anglaise. Il écrivit au ministre des Affaires étrangères : « ... Il faut que le Vice-Roi soit bien convaincu que la France n'abandonnera pas les intérêts

engagés dans notre entreprise et qu'il ne soit laissé aucun contrepoids à la disposition de nos adversaires. »

La guerre d'Italie devint la source de nouvelles complications et F. de Lesseps fut à ce moment abandonné par ceux-là mêmes qui l'avaient toujours soutenu.

L'hostilité de l'Autriche contre la Compagnie du Canal, en effet, depuis le commencement de la guerre, n'était pas pour le surprendre ; mais ce qui était incompréhensible, c'était l'opposition de M. Sabatier, consul général de France à Alexandrie. « Il s'est montré l'adversaire le plus dangereux du Canal de Suez, » a écrit F. de Lesseps en parlant de ce fonctionnaire. « N'ayant jamais eu envers lui que de bons et loyaux procédés, je m'étais pendant longtemps refusé à croire ce qui était de notoriété. J'ai la certitude que M. Sabatier fait tous ses efforts pour décourager le Vice-Roi et l'engager à ne pas persévérer dans son entreprise. » La corde se tendait donc de plus en plus, et, dans les premiers jours d'octobre, arrivait au Caire le ministre des Finances de la Porte, Mouktar-bey, apportant une lettre par laquelle le Sultan enjoignait au Vice-Roi de faire cesser immédiatement tous les travaux de l'Isthme. « Sur l'ordre du Vice-Roi, le ministre des Affaires étrangères convoqua le corps consulaire pour lui donner lecture de cette lettre et l'informer que le gouvernement égyptien entendait se conformer à l'injonction du Sultan ; il conclut en invitant les représentants des puissances à prêter leur concours pour l'exécution de cet ordre et des mesures qu'il pourrait motiver (1). »

Le corps consulaire entendit cette communication en silence. Seul, le consul général français, M. Sabatier, de la part duquel on s'attendait au moins à une protestation, prit la parole pour donner son approbation à la lettre vizirielle. Il alla plus loin et invita les agents placés sous ses ordres à faire savoir aux Français ou protégés français, employés au service de la Compagnie du Canal maritime, que l'autorité locale était fermement résolue à faire exécuter,

(1) *F. de Lesseps. Sa vie, son œuvre.* Alph. Bertrand et Emile Ferrier.

même par la force, les ordres qu'elle avait reçus relativement à la cessation des travaux. « Ceux d'entre eux, ajoutait le consul général, qui, au 1er novembre prochain, auraient refusé de se soumettre n'auraient à s'en prendre qu'à eux-mêmes des conséquences fâcheuses, quelles qu'elles fussent, que pourrait entraîner leur résistance. »

Cette étrange intervention du représentant de la France pouvait tout compromettre, comme le dit alors F. de Lesseps dans une lettre au ministre des Affaires étrangères : « En fait, quels eussent été les résultats des actes imposés à Son Altesse par la Turquie, à l'instigation de la politique anglaise, et dont M. Sabatier se faisait l'instrument, si les ordres de l'Empereur n'avaient pas été envoyés en Égypte pour assurer l'exercice des droits de la Compagnie? C'eût été la désorganisation des chantiers établis péniblement et à grands frais et fonctionnant depuis six mois avec activité; c'eût été l'inaction d'un nombreux personnel ; un matériel immense eût été laissé sans emploi ou livré à l'abandon et au pillage, une société industrielle considérable atteinte dans ses droits et mise en demeure de laisser ses capitaux inertes et improductifs. »

F. de Lesseps, se souvenant que l'Empereur lui avait, quelques années auparavant, exprimé ses encouragements, résolut de solliciter son concours.

Nous ne rappellerons pas les efforts diplomatiques et les instances que dut employer F. de Lesseps pour vaincre l'indécision légendaire de Napoléon III, partagé entre la crainte de déplaire à l'Angleterre et de faire naître des complications, et le désir de soutenir une entreprise qu'il savait être une œuvre française, malgré son caractère international.

F. de Lesseps finit par vaincre les hésitations du souverain et obtint de lui une audience. Sa cause était gagnée. Il convient, d'ailleurs, d'ajouter que cet événement coïncidait avec la victoire de Solférino et la paix de Villafranca; c'est-à-dire avec l'apogée de la puissance du second Empire en France; ce qui tempérait quelque peu la mauvaise humeur de l'Angleterre.

Le 23 octobre 1859, F. de Lesseps fut reçu à Saint-Cloud avec quelques membres de son Conseil d'administration. Le 24, il racontait cette réception à son ami Ruyssenaers dans la lettre suivante :

« J'ai la satisfaction de vous annoncer que notre réception chez l'Empereur a eu lieu hier, à Saint-Cloud. MM. Élie de Beaumont, baron Dupin, nos présidents honoraires, s'étaient joints aux membres du Conseil....



Cliché Downey, 61, Ebury Street, London.

NAPOLEON III.

« Sa Majesté, s'adressant directement à moi, dit : « Comment se fait-il, « monsieur de « Lesseps, que « tout le monde « soit contre « votre entreprise? — Sire, ai-je répondu immédiatement, c'est que tout le « monde croit que Votre Majesté ne veut pas nous soutenir. »

« L'Empereur, roulant alors dans ses doigts le bout de ses longues moustaches, comme il a l'habitude de le faire lorsqu'il réfléchit, ajouta, après quelques secondes de silence : « Eh bien, soyez tran-

« quille, vous pouvez compter sur mon appui et ma protection. »

« ... Alors nous lui avons demandé de nous autoriser à annoncer à nos actionnaires que, des négociations étant entamées, il y avait lieu d'ajourner l'Assemblée générale, faute de quoi nous serions obligés de les liquider et de les rembourser.

« Il a accepté ce que nous demandions et nous a autorisés à motiver, par le commencement des négociations, l'ajournement de l'Assemblée générale des actionnaires. Il nous a permis de faire savoir, en Égypte, qu'il avait déjà donné à son ministre des Affaires étrangères des ordres pour que nos droits et nos opérations fussent maintenus. Nous l'en avons remercié.

« Nous nous sommes plaints de la conduite du consul général de France en Égypte, dont la protection avait complètement manqué à la défense de nos intérêts, et nous avons remis une note pour appuyer notre plainte. Ayant jugé que le moment était venu de nous retirer, je fis un signe à mes collègues, et je dis à l'Empereur que je croyais utile de me rendre à Constantinople et à Alexandrie. Il m'a répondu : « C'est très important. » Chacun alors a défilé devant Sa Majesté ; je suis resté le dernier avec le duc d'Albufera, ayant remarqué que l'Empereur désirait nous entretenir en particulier. Il nous dit, avec un air de grande bonhomie : « Que pensez-vous qu'il y ait à faire en « ce moment ? — Sire, ai-je répliqué, le changement de résidence « du consul général de France, qui, étant un agent d'une grande ca- « pacité, peut être appelé à un autre poste. — Eh bien ! s'il n'y a « que cela, ce sera bien facile ; dites-le à Walewski. »

« Je me suis empressé, au sortir de l'audience, d'envoyer au comte Walewski une note dans laquelle je lui faisais le compte rendu dont je viens de vous donner la substance, et je terminai ainsi ma note :

« La conséquence pratique de cette excellente audience me semble « être, tout en réservant les questions politiques qui seront à déci- « der par la diplomatie : 1° que M. Thouvenel reçoive l'ordre de de- « mander au nouveau Grand-Vizir (que je crois favorable à notre « entreprise) une lettre pour le Vice-Roi, l'autorisant à faire conti-

« nuer les opérations de la phase préparatoire, telle qu'elle a été « définie dans une lettre que j'ai adressée de Corfou, le 3 mars 1859, « à l'ex-grand-vizir Ali-Pacha, qui a été acceptée par le Vice-Roi et « qui est mise en exécution en Égypte depuis plusieurs mois; 2° que « les services de M. Sabatier soient utilisés ailleurs qu'en Égypte. »

« Il est fort heureux que je me sois trouvé en France, au lieu « d'être resté en Égypte lors de la mission de Mouktar-bey « qui vous a causé, avec « raison, tant de soucis et à « l'occasion de laquelle vous « avez donné de nouvelles « preuves de votre tact, de « votre bon esprit et de votre « dévouement aux intérêts « de la Compagnie. »



M. THOUVENEL,
Ambassadeur de Constantinople.
Photographie communiquée par M. Henri-Louis Thouvenel.

F. de Lesseps avait donc obtenu l'appui du gouvernement impérial et la promesse de son intervention auprès des puissances amies et à Constantinople, ainsi que le rappel du consul général qui lui était hostile.

Croyant tout danger définitivement écarté, il partit pour Constantinople.

M. Thouvenel, ambassadeur de France, avait reçu des instructions qui lui prescrivaient d'insister vivement auprès de la Porte en faveur de F. de Lesseps. Cette intervention officielle ne fit qu'irriter davantage les dispositions de l'ambassadeur d'Angleterre, sir Henri Bulwer.

« Il était au lit, avec la fièvre, écrit F. de Lesseps, le jour de mon arrivée. Ma venue lui a produit l'effet d'une bonne dose de quinine, car il s'est mis en campagne dès le lendemain matin. »

Ailleurs, il écrit encore : « Bulwer cherche à détruire le soir ce

que M. Thouvenel a fait le matin. Malheureusement pour lui, il se lève toujours trop tard, et, avec les Turcs, c'est de bonne heure qu'il faut faire les affaires. »

Enfin, malgré les efforts de sir Henri Bulwer, qui alla jusqu'à menacer d'une guerre, le Sultan donna son acquiescement aux vœux de l'ambassadeur français.

Le Grand-Vizir, Ruchdi-Pacha, en informa directement F. de Lesseps.

Le baron de Prokesch, internonce d'Autriche, et l'ambassadeur de Russie, prince Lobanoff, s'étaient montrés particulièrement ardents à soutenir M. Thouvenel dans ses négociations.

Le 7 décembre 1859, F. de Lesseps annonçait ainsi cette solution à son ami Ruyssenaers :

« A la suite de plusieurs délibérations du conseil des ministres, qui n'ont pas été sans contestation, à cause des démarches de toute sorte faites par M. Bulwer, la demande de l'ambassadeur de France a été adoptée par la Porte.

« C'est dire qu'un appel va être fait aux puissances pour mettre la responsabilité politique de la Turquie à couvert, dans la question du Canal de Suez, et pour régler les questions internationales qui peuvent en dépendre. Il ne s'agit plus maintenant que de décider la forme de cet appel ; c'est ce dont on s'occupe aujourd'hui. Je laisse naturellement agir comme il l'entend le représentant de l'Empereur, et je ne fais jusqu'à présent aucune démarche personnelle. M. Bulwer a si bien compris que l'appel aux puissances entraînerait inévitablement la chute de toutes les résistances, qu'il a fait l'impossible pour empêcher un résultat que nous devons considérer comme un succès.

« Si tout se termine ainsi que je le désire, je remettrai aux chefs des missions diplomatiques un mémorandum que j'ai préparé, avec des documents à l'appui. »

La solution définitive fut cependant laborieuse. M. Thouvenel exigeait que le Conseil discutât sérieusement l'utilité de l'entreprise, sous le point de vue de l'intérêt de l'empire ottoman, et de-

mandait que l'appel aux puissances ne fût que la conséquence de l'adoption du principe de l'utilité de l'entreprise.

F. de Lesseps disait que cette formule jetait les ministres ottomans dans d'interminables angoisses, et comme il rappelait à ce propos ce vers latin à M. Thouvenel :

Consternabantur Constantinopolitani,

l'ambassadeur lui répondait que les Turcs le prieraient bientôt de faire une *rigole de service* pour l'écoulement de leurs larmes. Nos négociateurs, comme on le voit, ne manquaient pas de gaîté.

Le baron de Prokesch et le prince Lobanoff, auxquels s'était joint M. de Souza, ministre d'Espagne, continuaient à exercer consciencieusement leur influence en faveur de F. de Lesseps.

Enfin, le 24 décembre, il est avisé par M. Thouvenel que l'*appel* convenu a été formulé, après seize séances du conseil des ministres. La rédaction en a été longtemps débattue, puis communiquée à l'ambassadeur de France, qui l'a expédiée à son gouvernement.

Au lendemain de cette décision, le grand-vizir Kuprisly-Pacha, était destitué et remplacé par son prédécesseur Mehemet-Ruchdi-Pacha.

C'était un nouvel homme d'État à la mer, justifiant la prophétie de F. de Lesseps du 12 mai 1855.

Le 27 décembre, il laissait cette lettre à M. Thouvenel, avant de quitter Constantinople :

« Le nouveau grand-vizir Mehemet-Ruchdi-Pacha a été parfait dans tout ce qu'il m'a dit. Voici ses propres paroles, que vous répétera votre premier drogman, M. Delaporte, par lequel vous avez bien voulu me faire accompagner dans ma visite : « Nous avons « bien examiné la question du Canal, sous le point de vue de nos in- « térêts, et nous avons été heureux de reconnaître que c'était une « entreprise dont la réussite nous sera profitable. Comme nous « avons aussi reconnu qu'elle produira un grand bien pour tout le « monde, nous aurions agi ainsi que nous l'avons fait, quand bien « même nous aurions craint qu'elle ne nous coûtât quelque dom-

« mage, afin que l'on ne pût pas nous accuser de nuire aux « autres.

« Le principe de notre approbation, sous le point de vue de nos « intérêts, étant donc admis, personne, je l'espère, ne pourra trouver « mauvais que nous demandions à des puissances amies de s'en- « tendre sur les questions politiques qui pourraient être la consé- « quence de l'exécution du Canal, tant vis-à-vis de l'Égypte que vis- « à-vis de l'Europe. »

« Il a fallu la haute confiance que vous avez inspirée à tous les « ministres turcs, pour arriver, en si peu de temps, au milieu de « tant de difficultés et de positions délicates, à un résultat que je « regarde comme la solution la plus heureuse. Il ne faut plus main- « tenant que de la prudence, de la patience et du temps, dans la « poursuite persévérante de mon entreprise. »

Le 29 décembre 1859, F. de Lesseps partait pour Alexandrie, où il avait besoin de voir le Vice-Roi pour le tranquilliser et l'assurer de la protection du gouvernement français.



LES PREMIÈRES MAISONS CONSTRUITES SUR LE LIDO DE PORT-SAÏD.

D'après un tableau par Berchère, appartenant à la Compagnie de Suez.



LA PREMIÈRE RIGOLE A TRAVERS LE LAC MENZALEH.
D'après un dessin de Berchère, appartenant à la Compagnie de Suez

CHAPITRE VIII

1860-1869

Réponse insuffisante du gouvernement turc. — F. de Lesseps adresse un mémoire aux membres du corps diplomatique à Paris. — Il obtient une audience de Napoléon III. — Première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Canal. — Commission de vérification. — F. de Lesseps retourne en Égypte. — Attaques de la presse anglaise. — Cobden et l'affaire de Suez. — Cobden à la Société d'économie politique. — État des travaux du Canal de Suez. — Le capitaine Philligret et le mouillage de Port-Saïd. — Le Canal d'eau douce. — La Chambre des lords et le Canal de Suez. — Lord Carnavon, lord Wodehouse, lord Strafford. — F. de Lesseps constitue des témoins pour demander réparation à lord Carnavon. — Décision des témoins. — F. de Lesseps retourne en Égypte. — L'Angleterre et la question de la corvée appliquée aux travaux du Canal. — Lettre de F. de Lesseps à M. Layard sur la corvée. — Le Vice-Roi, circonvenu par l'Angleterre, ne remplit pas ses engagements avec la Compagnie de Suez quant au recrutement des ouvriers. — Insinuations de lord Palmerston. — Le gouvernement impérial intervient auprès du Vice-Roi. — Le recrutement des ouvriers pour le Canal redevient régulier. — État des travaux du Canal. — Entrée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah. — Visite des travaux et opinion de M. Hawkshaw. — Visite des travaux par sir Henri Bulwer. — Son hostilité. — Mort de Mohammed-Saïd. — Avènement d'Ismaïl-Pacha. — Convention entre la Compagnie et le Vice-Roi pour la construction du Canal d'eau douce du Caire à l'Ouâdy et la participation du gouvernement égyptien dans la souscription du capital de la Compagnie. — Le voyage du Sultan en Égypte. — Manœuvres anglaises pour influencer le Sultan contre la Compagnie. — Attitude de M. Tastu, consul général de France. — Echec anglais. — Entrée en scène de Nubar-Pacha. — Son voyage à Constantinople. — Note au grand-vizir Fuad-Pacha contre la Compagnie de Suez. — Ultimatum adressé à cette Compagnie. — La presse anglaise annonce la ruine de la Compagnie. — Nubar-Pacha et le duc de Morny. — F. de Lesseps et le duc de Morny. — F. de Lesseps assigne Nubar-Pacha devant le tribunal civil. — Le Conseil

d'administration de la Compagnie de Suez est reçu par l'Empereur. — Banquet offert à de Lesseps par les actionnaires du Canal. — Le prince Napoléon. — Le procureur général Dupin. — Assemblée d'actionnaires. — Le Vice-Roi accepte l'arbitrage de l'Empereur. — Refus du gouvernement turc de s'incliner devant cette décision. — Nouvel appel de F. de Lesseps à l'Empereur. — F. de Lesseps en Égypte. — Il fait visiter les travaux à sir Bulwer. — Avis favorable de celui-ci. — La main-d'œuvre et la Compagnie du Canal de Suez. — Les ingénieurs Voisin-bey, Borel et Lavalley. — Les entrepreneurs Dussaud, Couvreux. — F. de Lesseps et les adversaires de la Compagnie. — Convocation de délégués étrangers chargés de visiter les travaux de l'Isthme.

Malgré les efforts de M. Thouvenel et les promesses du grand-vizir Ruchdi-Pacha, la réponse du gouvernement turc, qui suivit de près le départ de Constantinople de F. de Lesseps, ne fut pas satisfaisante. Elle n'engageait rien et laissait la question dans le *statu quo*.

Le 30 janvier 1860, F. de Lesseps adressait aux membres du corps diplomatique, à Paris, un mémoire « précisant l'état des questions relatives au Canal et mettant une fois de plus en pleine lumière l'utilité de son achèvement ». Il y faisait observer que si la presse anglaise combattait l'entreprise, celle de tous les autres pays la soutenait, et que si les deux appréciations étaient sincères, aucun des partisans de l'une ou de l'autre ne pouvait trouver mauvais de passer par l'épreuve de l'expérience.

Le 7 février, il obtenait une nouvelle audience de Napoléon III et en résumait ainsi le résultat dans une lettre à Mohammed-Saïd : « Votre Altesse peut être assurée que le gouvernement de l'Empereur sera d'autant plus en mesure de faire respecter ses droits vis-à-vis de la Porte et vis-à-vis de l'Angleterre qu'Elle se montrera déterminée à poursuivre Elle-même l'entreprise qu'Elle a commencée aux applaudissements du monde entier. »

Le 15 mai 1860 eut lieu la première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Canal, où tous les actes antérieurs de F. de Lesseps furent approuvés. Malgré l'opinion de l'assemblée qui voulait voter l'approbation des comptes par acclamation, une Commission de vérification fut nommée sur les instances de F. de Lesseps. Cette commission était composée de MM. Roy-Bry, député; Bellot, ancien notaire, et Bertrand (de l'Yonne), ancien député et ancien président du Tribunal de commerce.

Le 18 mai, fort de la sanction que venait de lui octroyer l'assemblée de ses actionnaires, F. de Lesseps retournait en Égypte.

A ce moment, la presse anglaise manifestait une recrudescence d'ironie et de malveillance.

« La littérature de fiction », disait le *Daily News*, « n'est pas morte dans un pays qui possède Alexandre Dumas et M. de Lesseps. Les romanciers les plus extravagants sont des enfants comparés au grand découvreur d'une nouvelle Péluse, essayant de convaincre son auditoire à la salle Hertz que deux cent cinquante Européens malades et six cents Arabes enrôlés de force accompliront cette œuvre stupéfiante sans argent, sans eau et sans pierre : sans eau pour abreuver les hommes ou les chameaux; sans pierre, à moins de 13 à 14 francs le mètre cube.... Comme affaire, le Canal de Suez est dérisoire. C'est une espèce de crédit mobilier dans le désert. Nous ne ferons pas à nos lecteurs l'injure de croire qu'ils puissent jamais admettre que les titres de Suez représentent un placement quelconque. »

Le *Times* écrivait de son côté . « On peut trouver une fin, quoique éloignée, à l'argent que coûtera le Canal de Suez. Mais il n'y aura pas de fin à l'argent qu'il faudra dépenser pour le conserver. En fait, c'est creuser des trous dans le sable, dans un pays où la terre elle-même n'a pas de solidité, et où l'aspect de la nature est changé par une tempête de vent.... L'eau est indispensable à la vie; celle qu'on trouve est si imprégnée de sel que les chameaux eux-mêmes ne veulent la boire. La dépense pour conduire l'eau douce sera excessivement coûteuse; et une nuit d'orage engloutira tout dans le sable.... Telles sont les conditions qui rendront l'entreprise impraticable. »

Au Parlement d'Angleterre, les attaques étaient d'un autre genre. Le 23 août 1860, à la Chambre des communes, lord Seymour demandait à lord Palmerston s'il était vrai que le Vice-Roi avait mis la Compagnie du Canal de Suez en état d'être constituée en prenant pour 95 millions d'actions qu'on n'avait pas pu placer et en prévenant ainsi la dissolution de la Compagnie.

« Je demanderai, en même temps, ajoutait lord Seymour, si des

négociations sont pendantes relativement au Canal de Suez, et si M. Cobden a des instructions pour négocier à Paris (1) à ce sujet. Je demanderai enfin au noble lord si le Pacha d'Égypte, avant de contracter ce dernier emprunt avec M. Laffitte de Paris, a obtenu la sanction de la Porte ; et, dans le cas contraire, si ce n'est point là une infraction au traité d'institution conclu à la fin de la guerre de Syrie, en 1840. »

Lord Palmerston répondit :

« Il est vrai, comme le dit mon honorable ami, que le Pacha d'Égypte a été induit à prendre un grand nombre d'actions de la Compagnie du Canal de Suez. Cette Compagnie, comme je l'ai souvent dit, est l'une des plus remarquables tentatives de tromperie qui aient été mises en pratique dans les temps modernes. C'est un leurre complet, depuis le commencement jusqu'à la fin. Beaucoup de personnes en France, de petites gens ont été induites à prendre de petites actions, sous l'impression que l'affaire serait une chose profitable. La marche des travaux, en Égypte, toutefois, a été telle qu'elle a montré que si l'entreprise n'est pas impraticable elle exige des sacrifices d'argent, de temps et de travail tout à fait au-dessus des forces de toute compagnie.

« L'auteur du projet, M. de Lesseps, trouva qu'une maison de Trieste répudiait un grand nombre d'actions qu'elle avait été amenée à prendre, et alors il pensa que le Pacha d'Égypte était l'homme qu'il fallait pour endosser la responsabilité de les accepter.

« Il induisit en conséquence l'infortuné Pacha à prendre 64 000 actions montant à 32 millions de francs. M. de Lesseps chercha ensuite à lui en faire prendre un plus grand nombre ; mais le malheureux Pacha, qui s'était laissé aveugler une fois, avait désormais les yeux ouverts ; il refusa d'en accepter de nouvelles.

« M. de Lesseps, néanmoins, désirant dans sa bienveillance pour le Pacha lui rendre un service dont le Pacha lui-même n'appréciait pas le prix, porta sans le consentement du Pacha, à son crédit, un grand

(1) Sir Richard Cobden était à cette époque à Paris en train de négocier avec M. Rouher un traité de commerce entre la France et l'Angleterre.

nombre d'actions additionnelles s'élevant en valeur à environ la somme mentionnée par mon honorable ami.

« Quant à l'autre question qu'il m'a posée, j'ai à dire que le Pacha a contracté un emprunt avec une maison de Marseille, mais il l'a fait en sa qualité privée. Pour remplir ses engagements envers la Compagnie du Canal de Suez, il a hypothéqué tous ses biens particuliers en Égypte à cette maison de Marseille. Cela ne s'est pas fait avec le consentement du gouvernement turc, et ce consentement n'était pas nécessaire.

« Il n'y a rien dans la convention à laquelle se réfère mon honorable ami, qui milite contre le droit du Pacha d'agir comme il l'entend avec ce qu'il considère comme sa propriété.

« Je n'ai connaissance d'aucune négociation pendante à ce sujet. Il y a eu des négociations entre les gouvernements de France et d'Angleterre, et nous avons exprimé tout du long notre opinion sur les mérites de l'entreprise. Le gouvernement français a dit qu'il ne prendrait point part à l'affaire. Les agents de la France, qui ne sont pas toujours soutenus par leur gouvernement, ont, je crois, joué un rôle actif sur les lieux. Il n'y a pas de négociation pendante en ce moment, et M. Cobden n'a reçu aucune instruction portant sur cette question. »

Il est pourtant intéressant, puisqu'il vient d'être question de M. Cobden comme d'un négociateur éventuel de l'affaire de Suez, de rappeler ce qu'en pensait ce diplomate économiste à l'époque où lord Palmerston répondait à lord Seymour.

M. Cobden qui n'avait jamais répondu aux lettres que lui avait adressées F. de Lesseps, assistait, à Paris, à la séance de la Société d'économie politique du 5 janvier 1860, tenue sous la présidence de M. Ch. Dunoyer, membre de l'Institut.

La discussion s'étant fixée sur la question des intérêts nationaux engagés dans le percement de l'Isthme de Suez, M. Cobden fut prié de donner quelques explications au sujet des sentiments exprimés en Angleterre, et je cite les termes du procès-verbal de la séance.

« M. Cobden croit pouvoir affirmer que le sentiment public en An-

mètres (32 lieues et demie). Le tracé du Canal maritime suivait presque en ligne droite une vallée qui, ainsi que je l'ai indiqué dans l'introduction, avait été occupée jadis par les eaux de la mer et dont certaines parties s'étaient élevées successivement au-dessus du niveau par l'apport des inondations du Nil et peut-être également par des soulèvements partiels. Les dépressions formant le lit primitif de la vallée étaient surtout remarquables sur trois points : le premier, du côté de Suez, formait un bassin desséché de 12 kilomètres de longueur sur 8 de largeur, le bassin des lacs « Amers ». — Le second était le lac *Timsah*, au centre de l'Isthme. — Le troisième était le bassin des lacs Ballah et Menzaleh, bordant la Méditerranée sur toute l'étendue de la baie de *Dibeh*.

Dans le reste de son parcours, la vallée était à peu près au niveau de la mer, sauf sur deux points où elle était coupée transversalement par deux *seuils* assez élevés : le *Seuil du Serapeum*, situé entre les lacs Amers et le lac Timsah, avait une hauteur de 9 mètres et une largeur de 6 kilomètres ; le *Seuil d'El Guishr*, qui avait 7 mètres de hauteur et 2 kilomètres de largeur, séparait le lac Timsah des lagunes desséchées du lac Ballah.

La Commission internationale, dont les principaux membres furent appelés, comme nous l'avons déjà dit précédemment, à former un Conseil supérieur des travaux siégeant à côté du Conseil d'administration, avait apprécié que cinq années seraient nécessaires pour creuser le Canal maritime à 56 mètres de largeur à la ligne d'eau et à 6 mètres de profondeur ; la profondeur devait être portée à 8 mètres par des dragages successifs. La dépense était évaluée à 200 millions. Un chenal de service de 24 mètres de largeur sur 2 m. 1/2 de profondeur, propre au service des barques, pouvait être ouvert d'une mer à l'autre en dix-huit mois. Le Canal d'eau douce de jonction au Nil et les rigoles d'irrigation latérales devaient être exécutés dans le même délai.

Il fallut, de plus, s'assurer que le mouillage, qui devait s'appeler Port-Saïd, offrait aux navires une sûreté suffisante.

Le capitaine Philligret, du port de Marseille, avait été chargé de

cette mission de confiance, et le Vice-Roi avait mis à sa disposition la corvette *Yand Becker* qui stationna pendant tout un hiver à 4 300 mètres de la côte. Le rapport du capitaine Philligret répondit à toutes les objections et constata la sécurité du mouillage.

On ne peut s'imaginer aujourd'hui les difficultés qu'eurent à vaincre les ouvriers de la première heure. Il fallait aller chercher les vivres et l'eau à Damiette, c'est-à-dire à 60 kilomètres de distance, et les amener par le lac Menzaleh qui, dans les gros temps, n'est pas toujours navigable. Sans eau douce à proximité des chantiers, un grand fonctionnement d'ouvriers n'était pas possible; aussi, F. de Lesseps s'efforça-t-il d'exécuter rapidement le Canal d'eau douce qui, en transportant les eaux du Nil dans le désert, était destiné à alimenter son armée de travailleurs.

Ce Canal, qui fut un bienfait pour la contrée qu'il traverse, relie le Caire, Ismaïlia et Suez.

Mais, pendant que F. de Lesseps continuait ainsi ses succès sur le terrain de son entreprise, le gouvernement anglais ne mettait point trêve à ses attaques.

Le 6 mai 1861, la Chambre des lords, suivant l'exemple de la Chambre des communes, ouvrait les hostilités contre le percement du Canal de Suez.

Le comte de Carnavon demandait communication des dépêches échangées entre le gouvernement de la Reine et son consul en Égypte, et celles échangées avec les gouvernements de France et de Turquie relativement au projet de construction du Canal de Suez.

« C'est parce que ce projet me semble destiné à échouer comme entreprise commerciale, dit lord Carnavon, et que pourtant il n'est nullement abandonné, que je désire vivement appeler l'attention de Vos Seigneuries aussi bien que celle du gouvernement, sur un très sérieux état de choses requérant leur sage considération. Sans entrer dans les détails de l'histoire du Canal de Suez, il suffit de dire que pendant des siècles son exécution a été l'objet de l'ambition de plusieurs grands princes et souverains, et jamais peut-être projet ne fut plus propre à réunir les sympathies et à exciter l'imagination

que l'accomplissement d'un grand ouvrage unissant la Méditerranée et la Mer Rouge, ouvrage qui serait un stimulant pour le commerce et imprimerait un nouvel élan à la civilisation et même au christianisme. Mais, entre la conception et l'exécution, il existe une large différence, et c'est sur ce projet que je veux appeler l'attention de Vos Seigneuries.

« Des objections d'une nature très grave lui ont été opposées; elles sont relatives non seulement au succès commercial de l'entreprise, mais aussi à la manière dont il pouvait affecter politiquement les intérêts de l'Égypte, de la Turquie, de l'Europe en général et de l'Angleterre en particulier. En ce qui concerne les difficultés d'art de l'entreprise, j'en parle avec une grande défiance ; mais le projet n'est pas nouveau, et les difficultés qui existaient autrefois existent encore aujourd'hui, malgré l'état avancé de la science. Tous les ingénieurs anglais déclarent que l'entreprise est impossible ; mais, en la supposant possible, la dépense en serait si grande qu'elle exclurait toute rémunération satisfaisante. Il faut aussi se rappeler que tous ces grands ouvrages dans l'Orient doivent être accomplis non par le travail volontaire, mais par un système de travail forcé ; et, dès lors, cette question se présente: jusqu'à quel point peut être justifié le sacrifice des existences qui en doit résulter, même dans le but d'obtenir un grand avantage commercial?

« On avait cru qu'il y avait une différence de niveau entre la Méditerranée et la Mer Rouge, mais il est certain que ce niveau ne fournit pas un courant suffisant pour tenir le Canal libre et écarter tous les empêchements. Néanmoins, et quoiqu'on doive regretter que des capitaux soient engagés dans un pareil leurre, ce ne serait pas une considération à porter devant Vos Seigneuries. Mais s'il impliquait de puissants intérêts affectant l'Égypte, la Turquie, l'Europe et notre propre pays, ce serait alors un devoir pour notre gouvernement de donner à la Chambre toutes les explications en son pouvoir, quant à la marche politique qu'il a jusqu'à présent poursuivie dans cette question.

« Je demande donc sous quelle sanction il est procédé à la con-

struction de ce grand ouvrage. Je sais que le vice-roi d'Égypte a accordé une permission à M. de Lesseps; mais le Vice-Roi n'est sous aucun rapport une puissance indépendante, étant soumis à la suzeraineté de la Porte, et sa permission doit être ratifiée par la Porte. Or, j'ose dire que jamais cette permission n'a été ratifiée par la Turquie, et j'ai même compris que la Porte aurait distinctement refusé son assentiment, par le motif que l'arrangement était préjudiciable aux intérêts de la Turquie.

« Néanmoins, M. de Lesseps et sa Compagnie poursuivent leur œuvre, et par les termes de la concession ils sont autorisés, non seulement à construire le Canal, mais aussi à prendre possession d'un territoire s'étendant de chaque côté à un mille ou à un mille et demi de distance. Ainsi une compagnie étrangère et un gouvernement étranger, agissant par l'intermédiaire de cette compagnie, peuvent devenir possesseurs de propriétés d'une étendue considérable au cœur de l'Égypte, et comme cette partie de l'Égypte est entièrement dénuée de fortifications, ces travaux du Canal, quoique entrepris maintenant dans un objet purement commercial, pourraient facilement être convertis, dans le long cours du temps, en ouvrages d'une importance stratégique.

« La position de M. de Lesseps serait, à un haut degré, justifiée, s'il pouvait prouver que son entreprise est entièrement commerciale, et qu'il n'a d'aucune façon cherché à imposer des conditions de nature à intervenir illégitimement dans l'action du gouvernement égyptien. Mais il se trouve que M. de Lesseps a persuadé au Vice-Roi de s'associer à l'œuvre pour l'énorme somme de 90 millions de francs, quoique les revenus actuels de l'Égypte n'excèdent pas 125 millions de francs par an.

« Je crois que la Chambre pensera avec moi que les objections à une telle façon de procéder ne sont pas légères, qu'elles sont, au contraire, graves et sérieuses, parce qu'une compagnie pareille ne peut être considérée, dans aucun sens du mot, comme toute autre compagnie privée, et que, dans le cours des événements, l'action de la Compagnie pourrait fort bien devenir l'action du gouvernement

français. Il y aurait beaucoup d'inconvénients pour ce gouvernement à être placé dans une semblable situation, et je ne dis point cela par rapport à la France seule, car je pense que la même objection existerait pour toute autre puissance isolée de l'Europe. Je n'ai pas envie d'entraver le développement du commerce français dans cette direction, car je crois que l'accroissement du commerce chez une nation stimule naturellement le commerce des autres, et comme le trafic de l'Angleterre avec l'Inde est aussi grand, sinon plus grand que celui que l'Inde entretient avec tous les autres pays, ce Canal, si on pouvait s'en servir, serait principalement avantageux à l'Angleterre. Je ne désire pas davantage entraver la nation française à un point de vue politique, pourvu que l'influence politique qu'elle recherche ne soit pas de nature à compromettre les intérêts anglais, et il n'y a rien là d'illégitime. Quant au système d'influence politique dont l'établissement forme une partie de la politique française, je le regrette autant par rapport à la France elle-même que par aucune autre raison. Je suis convaincu que c'est un système dispendieux, et des agents subordonnés, souvent peu soucieux des moyens par lesquels ils obtiennent leurs fins, placent constamment le gouvernement français dans une position humiliante, falsifiant aux yeux de l'Europe les intentions de leur gouvernement. Toutefois, si le gouvernement préfère adopter ce système, c'est son affaire d'en considérer les résultats. Mais je crois que le gouvernement anglais est obligé à ce que des obligations ne soient pas imposées, des conditions arrachées ou une influence créée, qui puissent, en quelque matière que ce soit, compromettre la neutralité de l'Égypte. Notre pays a été accusé souvent d'être jaloux et susceptible sur ce point, et naturellement il en sera ainsi aussi longtemps que l'Angleterre possédera l'empire de l'Inde ; et je ne puis pas croire que la France, si un appel était fait à ses sentiments de droiture et de magnanimité, permettrait à ses agents de faire naître la discorde par ces moyens indirects.

« Je n'ai aucun désir de dresser un réquisitoire contre la politique du gouvernement français dans ce cas ; je ne désire point davantage

me plaindre de la grande quantité de Français actuellement en Égypte, plus grande que dans aucune autre année précédente. Mais ce dont je me plains, c'est le ton pris et la conduite poursuivie par la Compagnie de Lesseps, par ceux qui professent d'être les agents de la nation française, de représenter son gouvernement et d'exprimer la politique de la nation. L'objet de la Compagnie est clairement d'identifier ses actes avec la politique du gouvernement français et d'obtenir son appui. Je connais des cas où les employés de la Compagnie ont forcé des Anglais de s'en retourner, non pour les empêcher d'inspecter les ouvrages en cours d'exécution, mais pour leur interdire d'examiner la ligne de pays que le Canal projeté doit traverser. Il est clair que cette compagnie n'occupe point simplement le terrain, mais qu'elle y prétend à un droit exclusif, qu'elle vise à y établir en fait une juridiction territoriale. La nature de l'esprit oriental est si impressionnable qu'il est aisé, pour une compagnie comme celle-là, d'acquérir le prestige qu'elle recherche.

« Le public a été informé par des rapports périodiques du nombre des ouvriers et de l'état des travaux, et il y a quelques mois il fut proclamé que le Canal serait suffisamment ouvert dans l'automne pour livrer passage à un bateau d'une de ses extrémités à l'autre. *Je ne puis croire que le gouvernement français consente à se laisser compromettre dans le projet d'une compagnie en banqueroute, et qu'il veuille se faire le ravaudeur d'une spéculation commerciale qui n'est qu'un leurre aussi grossier et aussi trompeur qu'aucun de ceux qui aient été lancés sur la mer du commerce.*

« Je suis très anxieux d'apprendre quelle politique le gouvernement anglais a l'intention d'adopter, et par le passé il m'est très difficile de conjecturer ce que sera l'avenir. La dernière fois que la question fut discutée dans la Chambre des communes, quatre membres du cabinet actuel prirent part au débat ; le noble lord aujourd'hui à la tête du gouvernement (lord Palmerston) soutint que ce projet, s'il était exécuté, ne serait rien moins que le démembrement de l'empire ottoman ; qu'il ne pouvait concorder avec les relations entre la Turquie et l'Égypte, et qu'il ne serait point satisfaisant pour

l'Angleterre. M. Gladstone, en cette occasion, nia l'existence des dangers signalés par le noble lord, et pensa que ses arguments étaient absurdes et incomplets. M. Milner Gibson partagea généralement les opinions exprimées par notre présent chancelier de l'Échiquier. Le noble lord qui est maintenant à la tête de nos Affaires étrangères (lord John Russell) ne put, pour sa part, ni s'accorder avec lord Palmerston, ni aller aussi loin que M. Gladstone. Il pensait qu'en temps de paix le Canal n'aurait aucun danger, et qu'en temps de guerre les appréhensions exprimées se trouveraient être chimériques.

« Je ne suis point disposé à appuyer entièrement ma motion sur les arguments employés par le noble lord à la tête du gouvernement (lord Palmerston) ; mais je serais bien aise que le gouvernement de Sa Majesté voulût suivre les vues du noble vicomte relativement à ce projet. »

Au nom du gouvernement, lord Woodehouse répondit à lord Carnavon :

« ... Je suis bien aise d'assurer le noble comte que la politique du gouvernement de Sa Majesté, en ce qui concerne le Canal de Suez, n'est en rien changée. *Il continue à penser que le projet est impraticable en lui-même*, et que l'existence d'autres considérations rend nécessaire de le surveiller avec grand soin. Notre pays ne pensera jamais à s'opposer à un simple projet commercial, quelle qu'en soit l'origine ; mais il doit en même temps regarder à la position dans laquelle nous nous trouvons envers l'empire turc et aux engagements que les traités nous imposent pour maintenir l'intégrité et l'indépendance de cet empire, aussi bien qu'aux engagements que nous avons contractés en 1841 par rapport à la position du Pacha d'Égypte.

« Mon noble ami a fait allusion à la construction de certains ouvrages et à la position où se trouve en ce moment la Compagnie. Voici, je crois, l'état des faits. M. de Lesseps, comme la Chambre le sait, a, en 1854, obtenu une concession du Pacha d'Égypte qui lui donnait titre à exécuter son projet pour la construction d'un Canal et acquérir de grandes quantités de terre. Quelque temps après,

M. de Lesseps jugea qu'il était nécessaire d'obtenir une concession du Sultan ; cette concession, néanmoins, le Sultan ne l'a jamais donnée. Sans déclarer positivement que dans aucune circonstance elle n'accéderait à l'établissement d'un Canal pour réunir la Méditerranée à la Mer Rouge, la Porte dit qu'avant de consentir à un tel projet elle devait recevoir certaines garanties de nature à assurer l'intégrité de l'empire et l'observation due aux lois. Mon noble ami a fait allusion à une loi existante dans l'empire turc et qui serait probablement violée si le projet était exécuté ; j'entends parler de la loi par laquelle le travail forcé n'est pas permis. Le projet pour la construction d'un Canal ne peut être accompli que par une forte masse de travail, et dans un pays comme l'Égypte ce serait probablement un travail forcé. Le Sultan pourrait aussi opposer des objections à l'acquisition d'une grande quantité de terres par une compagnie attachée à un pays étranger. On peut admettre aussi qu'une somme considérable de dangers pourrait surgir pour l'empire ottoman de l'établissement d'une entreprise aussi importante en Égypte, divisant l'empire turc et établissant un corps compact d'étrangers avec des privilèges spéciaux et non sujets à la juridiction du pays. Ce sont là, évidemment, de grands dangers, et le gouvernement de Sa Majesté n'a point caché ses opinions à ce sujet. Il a déclaré, comme l'avait fait le ministère auquel appartenait le noble lord auteur de la motion, et comme l'avait fait aussi le ministère précédent de lord Palmerston, qu'il opposait des objections au projet par les motifs que je viens d'exposer à la Chambre. La position d'un grand gouvernement, notre allié, celui de la France, par rapport à ce projet, a rendu naturellement nécessaire que le gouvernement de Sa Majesté procédât avec beaucoup de circonspection ; mais il n'a pas caché à ce gouvernement ses objections à l'égard de l'entreprise. Le Sultan a signifié au Pacha d'Égypte que la concession n'ayant pas été accordée par lui, on ne devait point persister à poursuivre le projet. M. de Lesseps, néanmoins, dans cet intervalle, avait obtenu du Pacha la permission de faire quelques arrangements préliminaires pour l'exécution de l'œuvre, et il a maintenant commencé ses travaux.

« Je ne pense pas toutefois qu'il faille beaucoup s'alarmer des progrès faits par le projet. En tant que le gouvernement de Sa Majesté est bien informé, l'embourbement du port, l'invasion des sables, la rareté de l'eau, le manque de travail, ont eu leur plein effet. Dans la pratique, la partie la plus difficile du projet semble être l'établissement d'un port. Aussitôt qu'une jetée est construite afin de ménager un abri, l'excavation est comblée par l'envahissement des sables. L'opération dans sa réalité me rappelle le travail fabuleux de Sisyphe roulant sans cesse une pierre au haut de la montagne.

« Je ressens une grande commisération pour les personnes engagées dans cette spéculation infortunée; il serait heureux que la perte d'argent fût limitée aux actionnaires, mais M. de Lesseps a réussi de la manière la plus ingénieuse à persuader au Pacha d'Égypte de prendre lui-même la moitié des actions de la Compagnie. Le Pacha est ainsi placé dans une position malheureuse. Si le projet se poursuit, il perdra probablement tout l'argent pour lequel il s'est obligé, et s'il est abandonné, il n'est pas impossible qu'on lui réclame des indemnités.

« Le gouvernement de Sa Majesté a considéré qu'il était convenable que la question fût soumise à la considération de la Porte. La Porte est encore, sur ce sujet, en communication avec le Pacha d'Égypte, et j'ai la confiance, ou que le projet, que je crois impraticable, sera abandonné, ou qu'au moins il sera insisté pour obtenir toutes les garanties capables de donner à la Porte et à toutes les autres puissances européennes qui ont des intérêts dans cette partie du monde, la sécurité que la ligne de communication projetée ne sera point préjudiciable à ces intérêts, et qu'elles ne seront point privées des avantages dont pourrait jouir toute autre puissance, spécialement en temps de guerre. »

Je n'ai pas besoin d'insister sur les discours que j'ai tenu à citer *in extenso*. Ils ne diffèrent du langage de lord Palmerston que par des arguties exprimées avec plus de perfidie. Leur ampleur apparente n'est que de la prolixité voulue, où percent la jalousie, le

dédain et même une ridicule affectation de pitié. Je devais les reproduire comme des déclarations historiques.

Lord Strafford de Redcliffe, l'ancien ambassadeur à Constantinople avec lequel F. de Lesseps avait eu maille à partir lors de sa première démarche, appuya les paroles de lord Woodehouse, et je me bornerai à donner la phrase principale de sa courte allocution : « Je dois dire, d'après toutes les informations que j'ai reçues de personnes pratiquant l'art de l'ingénieur et d'officiers qui ont été employés à lever le plan de la côte, que les opinions de ceux auxquels il faut le plus se fier sont défavorables à la praticabilité de la spéculation. » Mais l'intervention du comte Ellenborough fut la plus suggestive : « Un seul bosphore nous a déjà donné assez de trouble, dit-il. Je crois que le projet que nous discutons est une tentative de créer un autre bosphore et de le placer entre les mains des Français. Dès l'abord, je dois déclarer ma conviction que la tentative échouera, *mais quels seraient ses effets si elle venait à réussir? C'est qu'au moyen de ce Canal, les Français pourraient envoyer une flotte dans les mers d'Orient en cinq semaines, tandis que nous ne pourrions le faire en moins de dix. En cas d'une guerre, et à Dieu ne plaise qu'une semblable occurrence éclate, ces ouvriers, comme on les appelle, pourraient descendre à Suez et couper la communication par l'Égypte entre l'Angleterre et l'Inde, si bien que l'Égypte cesserait d'être neutre.* »

A la suite de cette discussion, le comte de Carnavon retira sa motion ; mais on comprend sans peine que F. de Lesseps en ait été ému et que les allégations du noble lord l'aient profondément blessé. Aussi, s'empressa-t-il de constituer deux témoins, le général Morris et l'amiral Jurien de la Gravière, qu'il chargea de demander réparation à lord Carnavon.

Ces deux officiers généraux, avant de prendre aucune résolution, écrivirent à F. de Lesseps : « Avant de déférer à votre désir, nous jugeons de notre devoir de vous faire connaître notre opinion au sujet d'un incident qui se produit pour la seconde fois et qui pourrait aussi bien se reproduire tous les jours.

« Aujourd'hui que votre Société est régulièrement constituée et représentée par un Conseil d'administration, il ne vous appartient plus de répondre seul à des attaques dont le sentiment public de votre pays a, depuis longtemps, fait justice.

« Ces agressions n'ont jamais été plus vives que lorsque vos chances de succès ont paru augmenter.

« Vous ne pouvez donc leur faire de meilleures réponses que de mener à bonne fin la grande entreprise dont une jalousie politique qui se trompe d'époque n'a cessé de prophétiser la ruine. »

F. de Lesseps se laissa difficilement convaincre et finit cependant par céder aux conseils de ses amis. Il retournait peu après en Égypte, où la question du recrutement des ouvriers libres devenait d'autant plus impérieuse que le système des corvées d'ouvriers indigènes, organisées par le Vice-Roi conformément à des conventions avec la Compagnie, était un prétexte d'attaques incessantes de la part de l'Angleterre.

***

Le 25 juin, à la Chambre des communes, M. Griffith demandait à lord Palmerston et à lord John Russel s'il était vrai que le travail forcé fût établi dans l'Isthme et si des représentations avaient été faites à ce propos à la Turquie et à la France.

F. de Lesseps prit occasion de cette nouvelle campagne qui s'ouvrait sur le terrain humanitaire pour exprimer sa pensée sur la question de la corvée dans une lettre à M. Layard, sous-secrétaire du Foreign Office.

« Permettez-moi de présenter ici une considération préliminaire qui n'est pas une récrimination, mais une simple réflexion de justice internationale. En admettant que le travail forcé fût une coutume ou une institution égyptienne, un gouvernement étranger a-t-il le droit d'intervenir dans les affaires intérieures de l'Égypte ?

« Le principe de l'esclavage est établi en Amérique. L'Angleterre s'est-elle jamais hasardée à peser sur le gouvernement de Washington pour lui demander l'abolition de l'esclavage? Jusqu'à notre

époque il y avait 40 millions de serfs en Russie, l'Angleterre a-t-elle jamais tenté d'exprimer le moindre mécontentement à la Russie parce qu'elle maintenait le servage?

« L'Espagne est un pays dont les lois n'admettent la propagation d'aucun autre culte que celui de la religion catholique. L'Angleterre est un pays protestant. Plusieurs citoyens espagnols ont été condamnés devant les tribunaux pour avoir pratiqué ou enseigné la religion réformée. On s'en est plaint au Parlement. Qu'a répondu fort sagement lord Palmerston? Que c'était là une question de législation intérieure, dans laquelle, par conséquent, il ne pouvait intervenir officiellement auprès du gouvernement espagnol.

« Dans ces trois circonstances, il s'agissait pourtant des principes les plus chers à l'Angleterre : la liberté de l'homme et la liberté des cultes.

« Pourquoi donc l'Angleterre s'est-elle toujours abstenue à Washington et à Saint-Pétersbourg? Pourquoi a-t-elle montré tant de réserve à Madrid? Et pourquoi lui recommanderait-on une conduite tout opposée au Caire? Il est un pays jouissant des avantages de la civilisation la plus avancée où se passent les faits suivants :

« Les enfants d'un âge tendre sont engagés comme apprentis par leurs parents, qui reçoivent le salaire stipulé dans le contrat, et l'apprentissage, à quelque époque qu'il commence, dure jusqu'à vingt et un ans. Des magistrats obligent les enfants à observer l'engagement par lequel ils sont liés, toutes les fois qu'ils y résistent, quoique leur consentement n'ait jamais été demandé.

« L'apprenti fait partie de la propriété du maître, tant qu'il est au-dessous de vingt et un ans. Les héritiers du maître en héritent en cas de mort de celui-ci. Tel de ces apprentis a été acheté à un homme par un autre homme pour le prix de 12 francs. Il n'est pas rare qu'appartenant à un propriétaire sans argent, celui-ci le loue et reçoive le prix de son travail excédant le salaire qu'il doit aux parents. L'apprenti est puni par des coups et par la privation de nourriture. »

« Ce tableau a été tracé, disait F. de Lesseps dans sa lettre, par

l'un des écrivains les plus populaires de l'Angleterre, et le pays qui lui en a fourni le sujet, c'est l'Angleterre.

« Vous savez mieux que moi, cher monsieur, qui avez défendu avec tant d'éclat et de chaleur la cause des Hindous, tout ce que je pourrais dire sur l'état des travailleurs dans les possessions anglaises de l'Inde, si je voulais consulter vos discours et vos écrits.

« Pourtant si, au nom de la civilisation et de l'humanité, la France se permettait de se mêler à ces questions douloureuses par ses agents ou par des observations officielles, quelle juste irritation cette ingérence ne soulèverait-elle pas en Angleterre, et pourquoi, si vous avez le droit d'intervenir en faveur des fellahs d'Égypte, d'autres pays n'auraient-ils pas le droit d'intervenir en faveur des apprentis de vos industriels et des ryots de l'Hindoustan?

« C'est que, tout en sentant le besoin de remédier à de pareils abus, les gouvernements et les peuples doivent, avant tout, avoir un respect réciproque de leur dignité et de leur indépendance, et une intervention irrégulière, bien loin d'adoucir ces plaies, n'est propre qu'à les envenimer.

« Cependant, en ce qui me concerne, je n'admets pas une fin de non-recevoir dans une question d'humanité. On incrimine la Compagnie de Suez et le gouvernement égyptien. Je suis prêt à les défendre. Voyons dans quelles conditions fonctionne ce prétendu travail forcé.

« J'invoque l'autorité du discours de lord Henry Scott dont vous-même avez fait l'éloge. Il a dit :

« Il est vrai qu'un grand ouvrage ne peut être exécuté dans les pays orientaux sans l'intervention du gouvernement; mais en se rappelant que les travailleurs du Canal sont régulièrement payés et bien nourris, on ne peut pas dire que leur travail soit entièrement forcé. Ils vivent, dans l'Isthme, beaucoup mieux qu'ils ne le font quand ils sont engagés dans leurs travaux habituels. »

« Voilà donc un témoin anglais qui constate le bon traitement des ouvriers. Parlons du recrutement de ces ouvriers, effectué avec l'aide du gouvernement égyptien.

« Moins qu'aucun autre pays, l'Angleterre n'est en état de nier le droit qu'a l'Égypte de lever des ouvriers pour les travaux d'utilité publique. C'est par ce mode de recrutement qu'a été construit, sous le vice-roi Abbas-Pacha, le chemin de fer d'Alexandrie au Caire, grâce à la pression et à l'insistance des agents britanniques.

« C'est par ce mode de recrutement et sous les mêmes influences que ce chemin, si désiré par l'Angleterre, a été prolongé du Caire à Suez. C'est ainsi encore que, récemment, de fortes tempêtes ou des débordements du Nil ayant occasionné d'énormes dégâts à cette voie ferrée, des armées d'ouvriers ont été rassemblées. Le chiffre s'en est élevé, il y a peu de mois, à 50 000 hommes, réunis en si grand nombre pour empêcher une longue interruption dans le service du transport des malles entre l'Inde et l'Angleterre.

« Je ne parle pas des souffrances causées par la précipitation de ces rassemblements, dans des solitudes où les approvisionnements n'avaient pas été préparés à l'avance, comme ils l'ont été pour les opérations du Canal de Suez. L'urgence parlait et l'Angleterre aussi. Mais, certes, après de tels faits, ce n'est point en Angleterre que l'on peut prétendre que le gouvernement égyptien n'a pas un droit que l'Angleterre a si souvent invoqué, exploité et en quelque sorte imposé.

« Ce point étant établi, l'action du gouvernement, pour la réunion d'un grand nombre des travailleurs, était indispensable en Égypte, comme dans le reste de l'empire ottoman ; la négation de cette faculté n'étant que la négation de la possibilité de l'exécution de toute œuvre d'utilité publique dans les pays orientaux, il reste à examiner si, au point de vue de l'intérêt général et au point de vue de l'humanité, tout n'a pas été combiné dans les arrangements contractés entre la Compagnie et le Vice-Roi pour le bien-être des fellahs et pour le perfectionnement des conditions du travail demandé à la population égyptienne.

« Vous avez parlé, cher monsieur, du traité conclu entre Son Altesse et la Compagnie du Canal, dans le but de prévenir la trop grande affluence des étrangers en Égypte et d'assurer aux travaux

les bras qui leur sont nécessaires. J'ajouterai que cet arrangement a eu pour cause déterminante l'intention d'enlever à votre gouvernement l'une de ses inquiétudes : celle de voir la Compagnie menacer l'indépendance égyptienne par une agglomération considérable de travailleurs européens. Le gouvernement égyptien est lié par ce contrat, qui est l'une des bases sur lesquelles les actionnaires ont été appelés à souscrire. Son inexécution serait le seul cas qui pourrait autoriser notre gouvernement à intervenir en faveur des capitaux français compromis et déçus. Or, vouloir contraindre le Vice-Roi ou le pousser à ne pas remplir ses engagements à ce sujet, ce serait justement provoquer et faire naître, de la part de la France, la raison légitime et le devoir d'une intervention qui semble si redoutée de l'autre côté du détroit.

« Le Vice-Roi a minutieusement sauvegardé, dans les règlements relatifs aux ouvriers du Canal de Suez, toutes les questions d'humanité. Il leur a assuré un salaire supérieur à la paye ordinaire, ainsi qu'une bonne nourriture. Il les a mis à l'abri des châtiments corporels. Non seulement ils doivent être soignés gratuitement s'ils sont malades, mais encore ils touchent, dans ce cas, la moitié de leur salaire. L'Europe entière, quand ce règlement (1) a été publié, a applaudi à la sollicitude dont on y fait preuve. Personne ne s'est hasardé à le critiquer, et devant le texte de cet acte, la malveillance n'a plus qu'une ressource : celle de faire croire à son inexécution.

« C est ainsi que les orateurs du Parlement ont été conduits, par des rapports ou des renseignements au moins inexacts, à articuler devant la Chambre des erreurs que je vous ai signalées au début de cette lettre et qu'il est temps d'énumérer. »

Ici, F. de Lesseps cite les griefs reprochés à la Compagnie. On l'accuse de payer les ouvriers en billets à ordre dont le remboursement est problématique, parfois même de ne pas les payer du tout; de faire enlever des hommes à l'époque de la moisson; de retenir les salaires pour les verser soit en argent, soit en compte, entre les

(1) V. Annexes. N° 7.

mains du Vice-Roi. Enfin, on affirme que le quart social de la Compagnie est déjà dépensé.

F. de Lesseps répond à chacune de ces allégations :

« Les hommes ont toujours été directement et personnellement payés. Ils ont toujours été payés en argent et non en papier. Ils ont toujours été payés sur les lieux où ils ont travaillé. Il n'y a donc aucune espèce de réalité ni de vraisemblance dans le récit par lequel on a fait croire à lord Scott, et l'on vous a fait croire à vous-même, que nos ouvriers avaient des voyages à entreprendre pour réaliser leur paye et qu'ils étaient livrés aux usuriers du Caire. Il n'est pas vrai que les entrepreneurs aient interrompu leurs payements, et que jamais un ouvrier ait été licencié sans que son compte fût réglé et soldé.

« ... Il est mort jusqu'ici deux hommes sur dix mille. C'est une mortalité beaucoup moindre que dans tout le reste de l'Égypte. Cependant les fellahs se mêlent peu à peu à notre civilisation. Vous craignez que nous ne leur apportions la misère ; nous leur apporterons des millions en salaires, qui iront se répandre dans les campagnes, et qui, dans un temps donné, atténueront, nous l'espérons, l'horrible usure qui est une plaie de l'Égypte. Nous élevons progressivement le fellah à la dignité de l'ouvrier libre. Nous aidons Mohammed-Saïd à achever son œuvre de civilisation.

« ... Enfin, on vous a rapporté que nos dépenses, jusqu'à ce jour, s'élevaient au quart de notre capital, c'est-à-dire à 50 millions. Elles s'élèvent à moins de 40 millions. On ne vous a pas dit que, de cette somme de dépenses, il fallait encore déduire les nombreux approvisionnements accumulés dans nos magasins, et qui représentent une quantité de travaux à accomplir, puisqu'ils sont destinés à nourrir les futurs travailleurs. On ne vous a pas dit qu'il en fallait déduire aussi le fonds de roulement assez considérable qui doit toujours exister dans la caisse de notre agence supérieure d'Alexandrie. On ne vous a pas dit qu'il en fallait retirer encore les 2 millions et demi employés dans des achats d'immeubles productifs, avantageux à la Compagnie, et qui sont un placement et non une dépense. On ne

vous a pas dit, enfin, que les frais de premier établissement étaient une des principales charges d'une entreprise de cette nature, surtout dans un désert où il fallait tout transporter et que ces frais devaient se répartir sur l'ensemble et le prix de revient de toute l'opération. On ne vous a pas dit que, préalablement à l'exécution du travail, il fallait construire ou acheter un énorme matériel qui allégerait la dépense de l'avenir, tandis qu'il pèse sur les dépenses actuelles. On ne vous a pas dit que nous avions fondé, sur les bords de la Méditerranée, une ville de 4 000 habitants, pourvue d'immenses ateliers et de mécanismes de toutes sortes, et qui doivent servir et fonctionner jusqu'à la fin des opérations. On ne vous a pas dit que nous avions porté le Nil au désert; que nous avions assuré le transport économique de tous nos matériaux et tous nos approvisionnements; que notre organisation est complète, pour soutenir, alimenter et fournir d'instruments de tout genre une armée pacifique de 40 000 travailleurs.

« ... Si l'Angleterre est intéressée au succès du percement de l'Isthme, ce n'est pas du moins pour son argent. Pourquoi donc chercher à jeter, par des hypothèses ou des doutes arbitraires, du discrédit sur une entreprise si utile ? A quoi bon ces coups d'épingles? Ils ne sont pas dignes de la juste estime où vous tient le monde, ni de la grandeur de votre pays. »

Nous avons donné la plus grande partie de la lettre de F. de Lesseps à M. Layard, parce qu'elle éclaire la question capitale de l'entreprise, celle de la main-d'œuvre.

Ce problème de la main-d'œuvre eût été facilement résolu entre F. de Lesseps et le Vice-Roi, sans les objurgations anglaises. Malheureusement, le Vice-Roi, circonvenu, obsédé sans relâche, et croyant aux menaces de l'Angleterre, ne se hâtait pas de remplir ses engagements avec la Compagnie et, au lieu de lui fournir 50 000 ouvriers, n'en avait encore mis à sa disposition que 12 000. Cet état de choses pouvait avoir des résultats désastreux et F. de Lesseps en éprouvait les craintes les plus vives. Malgré ses instances auprès du Vice-Roi, auquel il rappelait que, faute de bras, il n'allait pas pouvoir tenir ses

promesses, une véritable coalition d'inerties semblait être organisée contre lui.

Pour comble d'ironie, lord Palmerston venait d'écrire, le 8 décembre 1861, à lord John Russell : « La Compagnie Lesseps est maintenant ostensiblement à l'œuvre depuis près de dix ans pour faire un Canal qui doit avoir 100 pieds de largeur et 30 de profondeur d'une mer à l'autre, avec des ports sur la Méditerranée et sur la Mer Rouge pour les grands navires et, en ce moment, quoiqu'elle ait dépensé une notable partie de son capital, on n'a pas remué une seule brouette de terre pour la construction du Canal lui-même. »

On pense bien que F. de Lesseps mit en œuvre tous ses moyens pour infliger un démenti aux insinuations de ses adversaires. Le Vice-Roi fut avisé officieusement par le gouvernement impérial que sa situation financière à Paris serait favorable ou mauvaise, que son crédit serait plus ou moins sérieux, selon que les travaux de l'Isthme seraient activés ou ralentis. Aussitôt le recrutement des ouvriers reprit sa régularité du début et les travaux furent menés dans des conditions exceptionnelles.

Le 2 février 1862, le Canal d'eau douce, du Nil au lac Timsah, était terminé ; le 15 mai, la première pierre de la ville de Timsah était posée ; le 18 novembre, les eaux de la Méditerranée entraient dans le lac.

« M. de Lesseps présida lui-même cette journée du 18 novembre ; elle fut comme la préface de l'inauguration solennelle du Canal, qui devait encore être si longtemps retardée (1).

« Travailleurs européens, fellahs et bédouins étaient répandus sur les bords et les berges du Canal. Le grand muphti d'Égypte, les principaux ulémas du Caire, le cheik-Ul-Islam, l'évêque catholique d'Égypte environné de son clergé, les invités, les ingénieurs, les médecins, les chefs de chantier, tous ceux qui avaient pris part à ce grand travail, occupaient ou entouraient l'estrade. Le délégué du Vice-Roi était présent. M. de Lesseps réclama le silence, et, s'adres-

(1) *Ferdinand de Lesseps, sa vie, ses œuvres.* — Alph. Bertrand et Émile Ferrier.

sant aux ouvriers encore massés sur la digue établie pour retenir les eaux : « Au nom de S. A. Mohammed-Saïd, dit-il, je commande que « les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, « par la grâce de Dieu ! ».

« Il y eut un moment de silence solennel; chacun avait le regard fixé sur la digue. Mais aussitôt que l'on vit l'eau s'élancer par la coupure grondant et entraînant les terres, une immense acclamation s'éleva. C'étaient des transports, des cris d'enthousiasme; l'émotion avait pénétré tous les cœurs. Tout en la voyant, on croyait à peine à cette Méditerranée rugissante s'avançant à la rencontre de la Mer Rouge. »

Précisément à la suite de ce succès, M. Hawkshaw, président de la Société des ingénieurs civils de Londres, qui venait de faire dans l'Isthme une enquête approfondie à la prière du Vice-Roi, exprimait son entière adhésion aux plans adoptés et aux travaux accomplis et déclarait que rien ne s'opposait à l'exécution du Canal. C'était là une réponse bien inattendue, mais loyale, aux opinions de lord Palmerston et de lord Stephenson.

En revanche, sir Henri Bulwer, ambassadeur anglais à Constantinople, étant venu à cette même époque visiter les travaux en compagnie de F. de Lesseps empressé à lui servir de guide, ne voulut pas paraître convaincu, et profita au contraire de la circonstance pour essayer de persuader à Mohammed-Saïd que la France ne tendait à rien moins qu'à vouloir exercer sa suzeraineté sur l'Égypte. Le Vice-Roi ne se laissa pas ébranler par cette nouvelle insinuation.

Rappelons aussi que, quelque temps auparavant, F. de Lesseps avait reçu les visites successives, sur les chantiers de l'Isthme, du comte de Chambord et du duc de Brabant, qui devait devenir roi des Belges, sous le nom de Léopold II.

*
* *

Depuis plusieurs mois, la santé de Mohammed-Saïd s'altérait rapidement, et F. de Lesseps, dans sa dernière entrevue avec lui, en avait été frappé. Appelé obligatoirement dans l'Isthme, il le quitta



ENTRÉE DES EAUX DE LA MÉDITERRANÉE DANS LE LAC TIMSAH.

D'après un tableau de Barry, appartenant à la Compagnie de Suez, 18 novembre 1862.

à regret, se promettant de retourner avant peu auprès de Son Altesse. Mais, à peine arrivait-il à Ismaïlia que Mohammed-Saïd mourait à Alexandrie.

Il est à peine besoin de dire que ce grave événement toucha profondément F. de Lesseps, et voici la narration qu'il en fait dans son Journal des 17, 18, 19 et 20 janvier 1863.

« Parti le soir d'Ismaïlia pour me rendre à Kantara plus promptement qu'en bateau, je parcourus le désert, suivi de mon fidèle Hassan, par une nuit assez sombre et uniquement guidé par l'étoile du nord. Après deux heures de repos, je fus réveillé par un courrier : j'ouvre la dépêche. On m'annonce que Mohammed-Saïd, arrivé bien souffrant à Alexandrie, est à toute extrémité, et que si je veux encore le voir je n'ai pas une minute à perdre. Je fais seller un cheval. Au lieu de reprendre la route du désert, je veux suivre les berges du Canal qui sont encore incomplètes et qui ont quelques solutions de continuité. Au milieu de l'obscurité, mon brave cheval me tire de tous les mauvais pas et j'arrive au jour à Ismaïlia. Une barque, que j'avais fait préparer par le télégraphe, m'attend. Traînée par deux dromadaires, elle passe en une heure devant Ramsès. Comme j'atteignais Tel El Kébir, une barque vient au-devant de moi. Jules Voisin, envoyé par Guichard, notre directeur du domaine de l'Ouâdy, qui n'avait pas voulu m'annoncer lui-même la triste nouvelle, m'apprend que le Vice-Roi a succombé dans la matinée du 18. Je suis désespéré, non pas à cause de mon entreprise pour laquelle je conserve la foi la plus sereine, malgré toutes les difficultés qui pourront survenir, mais pour cette cruelle séparation d'un vieil ami qui, depuis vingt-cinq ans, m'avait donné tant de témoignages d'affection et de confiance.

« Jusqu'à mon arrivée à Alexandrie, je repasse dans mon esprit toutes les circonstances de nos relations pendant son enfance, sa vie insouciante de jeune homme et son règne bienfaisant. Avant de prendre quelque repos, je m'empresse de faire demander à la noble et digne princesse, sa veuve, de me faire entrer dans la mosquée de famille où l'on venait de déposer le corps du prince. J'y reste en-



ISMAIL-PACHA

D'après une gravure extraite de l'ouvrage *Inauguration du Canal de Suez*, Voyage des souverains.
Communiqué par M. A. Couvreux.

fermé pendant une heure, sans témoins, la tête appuyée sur le turban du mort....

« Après être resté trois jours à Alexandrie et après avoir laissé passer la série des félicitations officielles adressées au successeur de Mohammed-Saïd, je pars pour le Caire où le nouveau Vice-Roi, loin de m'en vouloir, m'a su gré de mon retard et de mes regrets et a bien voulu m'assurer spontanément qu'il traiterait la veuve, le fils et les personnes de la maison de son prédécesseur, comme appartenant à sa propre famille. »

Ismaïl-Pacha, en montant sur le trône d'Égypte, se montra favorable à F. de Lesseps et à son œuvre, quoique avec moins de chaleur que Mohammed-Saïd. « Personne n'est plus canaliste que moi, disait-il ; mais je veux que le Canal soit à l'Égypte et non pas l'Égypte au Canal. »

« Il me témoigne beaucoup de confiance, écrit F. de Lesseps, et me donne de plus en plus la conviction que son entier concours nous est assuré, tant sous le point de vue de l'exécution des travaux que sous le point de vue financier, de manière à éteindre à notre convenance la dette du Trésor égyptien. »

Le 10 mars, à la suite d'un voyage d'Ismaïl-Pacha à Constantinople, où il était allé recevoir l'investiture du Sultan, F. de Lesseps écrit encore ce qui suit : « Le Vice-Roi m'a confidentiellement entretenu de tous les détails de son séjour auprès du Sultan.... Son voyage a été excellent pour nous. Je le résume par les propres paroles de Son Altesse lorsque je suis allé la féliciter : « Vous auriez été Vice-Roi « d'Égypte en même temps que Président de votre Compagnie que « vous n'eussiez pas mieux fait les affaires du Canal de Suez. »

C'est en l'honneur des bonnes dispositions d'Ismaïl-Pacha que le nom d'Ismaïlia fut donné à ce moment à la nouvelle ville de Timsah en construction sur le lac de ce nom.

Or, les 18 et 20 mars 1863, F. de Lesseps et le gouvernement égyptien venaient de signer deux importantes conventions (1) rela-

(1) Voir Annexes. N° 18.

tives à la construction du Canal d'eau douce du Caire à l'Ouâdy et à la participation du gouvernement égyptien dans la souscription du capital de la Compagnie.

Ces deux conventions constituaient un nouveau rapprochement entre la Compagnie et le gouvernement égyptien; le gouvernement anglais s'en montra très mécontent, et profita du voyage du Sultan à Alexandrie, en avril 1863, pour faire exercer par lui sur Ismaïl-Pacha une pression hostile à F. de Lesseps. Sir Henri Bulwer, de son côté, remit sur le tapis la suppression de la corvée. C'était là, on le sait, un des griefs formidables de la diplomatie anglaise, et nous avons vu comment F. de Lesseps y avait déjà répondu dans sa lettre à M. Layard. D'ailleurs, pendant toute la durée du séjour du Sultan en Égypte, les intrigues contre la Compagnie ne cessèrent pas un instant entre son entourage et les agents de l'Angleterre.



NUBAR-PACHA.
Communiqué par M. Aslija.

« L'attitude décidée et ferme de M. Tastu (alors consul général de France au Caire), dit F. de Lesseps, embarrassa Fuad-Pacha (nouveau grand-vizir) et l'empêcha de conseiller au Sultan de faire quelque acte ou déclaration contre nous; mais toutes les manœuvres furent employées pour battre en brèche le Vice-Roi sur les deux questions de la concession des terres à la Compagnie et des contingents de travailleurs. Des lettres de Constantinople menaçaient le Vice-Roi et ses principaux conseillers de toute la colère, de toute la rancune de l'Angleterre. C'était de la rage, mais heureusement de la rage impuissante. Le Vice-Roi est resté impassible, désireux de plaire à l'Empereur et à la France. Sûr de l'amitié du Sultan, appuyé sur des actes conclus sans précipitation et en toute

connaissance de cause, il répondait à ceux qui prétendaient qu'il n'avait pas eu le droit de faire ce qu'il avait fait que c'était maintenant une chose accomplie, que le Sultan seul avait avec les puissances des relations diplomatiques en ce qui concernait les grandes questions politiques de l'empire ottoman.... Le temps a été ainsi gagné jusqu'au départ du Sultan qui, personnellement, est resté étranger aux intrigues de son entourage et des agents britanniques. »

F. de Lesseps s'illusionnait lorsqu'il écrivait ces lignes, il ne devait pas tarder à s'apercevoir que le caractère d'Ismaïl n'avait ni la fermeté ni la constance de celui de Mohammed.

Ismaïl-Pacha, en effet, avait pour nouveau ministre des Affaires étrangères Nubar-Pacha, fort expert en matière d'intrigues et dévoué aux Anglais. Or, dès le départ du Sultan, le bruit s'était répandu en Europe et jusque dans l'Isthme que la Compagnie allait être obligée de suspendre ses travaux. Le 25 mai, F. de Lesseps fit démentir ces rumeurs par une circulaire adressée à tout le personnel. Incidemment, il annonçait que le prince Napoléon avait récemment visité les chantiers et avait exprimé sa conviction du succès de l'entreprise.

Mais, dans le courant de juillet, Nubar-Pacha partit pour Constantinople avec des instructions du Vice-Roi ou plutôt dictées par les agents anglais. Sa mission apparente était de demander au Sultan de régler les conditions dans lesquelles la Compagnie pourrait continuer son œuvre. Son vrai but était de tout faire pour obtenir sa déchéance.

La note remise au grand-vizir Fuad-Pacha proposait de rétrocéder au gouvernement égyptien les terres concédées par le précédent Vice-Roi, de faire reviser par une commission d'ingénieurs les dimensions du Canal fixées par la Compagnie, de réduire au chiffre de 6 000 le nombre des ouvriers, et d'augmenter les redevances que la Compagnie payait déjà au gouvernement égyptien. Si elle ne souscrivait pas à ces conditions dans le délai de six mois, les travaux seraient interrompus par la force.



CHANTIER A SEC DU KILOMÈTRE 88.

Extrait d'un album communiqué par M. Lavalley.

Le grand-vizir confirma ces propositions et en fit l'objet d'un ultimatum adressé à la Compagnie.

Au lendemain de cette décision, qui semblait devoir entraîner la ruine de l'entreprise au gré de ses adversaires, le langage de certains journaux anglais ne laissait plus le moindre doute sur le but qu'on avait voulu atteindre. « Le travail ne pourra plus être obtenu, disait le *Standard*, qu'au moyen de dépenses énormes. Que diront alors les actionnaires, ces pauvres spéculateurs, en France, en Égypte, en Turquie? Ils seront ruinés. Lorsque les 200 millions auront été épuisés, l'entreprise tombera d'elle-même, faute de fonds. M. de Lesseps et les aventuriers qui l'ont soutenu de leur argent feront bien de se tirer promptement d'une mauvaise affaire et de faire le meilleur marché qu'ils pourront avec le Pacha. »

F. de Lesseps ne se méprit pas sur la gravité de cette nouvelle attaque. A celle-ci comme aux autres, il objecta d'abord la logique du raisonnement, le texte de ses contrats et le sentiment de ses devoirs.

Mais il avait pour adversaire dans la circonstance un homme exceptionnellement redoutable et entreprenant. Nubar-Pacha, qui avait porté à Constantinople les éléments de l'ultimatum du grand-vizir, n'avait pas hésité à venir à Paris même pour y continuer son œuvre de destruction. Il y avait vu le duc de Morny, alors Président du Corps législatif, et l'avait circonvenu au point que ce personnage s'efforçait déjà de persuader à l'Empereur que la Compagnie de Suez n'avait plus qu'à liquider. Nubar-Pacha, d'ailleurs, n'y mettait point de réserve. Il écrivait au duc de Morny : « J'attends tout de votre haute et puissante entremise. Je désire vivement pour mon compte n'en être pas réduit cette fois à retourner à Constantinople et à aller frapper à la porte de sir H. Bulwer. »

Le duc de Morny, sur l'ordre de Napoléon III, fit appeler F. de Lesseps, et lui demanda comment il entendait se tirer d'affaire avec Nubar-Pacha.

A cette insidieuse question, F. de Lesseps répondit (1) : « J'ai une

(1) Lettre à M. S. W. Ruyssenaers, 3 décembre 1863.

trop haute opinion de vous, monsieur le duc, pour ne pas vous parler en toute franchise; vous êtes la dernière personne qui, en cette affaire, puissiez servir d'arbitre. Vous n'ignorez pas, sans doute, les bruits qui ont couru en Égypte, bruits faux et calomnieux, d'après lesquels les adversaires du Canal comptaient sur votre intervention pour faire réussir la campagne entreprise par Nubar. On a parlé de sommes considérables données ou promises, et votre nom, il est de mon devoir de vous le dire, a servi de bouclier à la mission de Nubar-Pacha à laquelle le consul général de France en Égypte avait voulu s'opposer. Vous voyez donc qu'en présence de pareils bruits, contre lesquels je n'ai cessé de protester et contre lesquels certainement vous vous indignez, la réserve de votre part semble devoir être une nécessité. J'ajouterai qu'appartenant moi-même au ministère des Affaires étrangères, je ne connais que le ministre de ce département pour intermédiaire entre le gouvernement égyptien et l'Empereur. »



Cliché Braun, Clément et Cie.

LE DUC DE MORNY.

Le duc de Morny fut évidemment touché, dans cette réponse, bien plus par les bruits auxquels fit allusion F. de Lesseps que par la déclaration relative au ministère des Affaires étrangères. Il n'était intervenu que par ordre de l'Empereur, et dès l'instant où sa personnalité risquait d'être compromise sur un terrain dont F. de Lesseps lui avait fait entrevoir les dangers, il n'avait point de peine à se dérober pour laisser à son souverain le soin de trancher la question.

F. de Lesseps, bien résolu à recourir à l'intervention de l'Empereur et désormais à l'aise envers le duc de Morny, fit assigner Nubar-Pacha devant le tribunal civil de la Seine par le Conseil d'administration de la Compagnie de Suez, « pour avoir, en sa qualité

privée, pris la responsabilité de la publication de documents falsifiés et diffamatoires contre la Compagnie ».

On peut se demander quelle fut, en cette circonstance, l'attitude du vice-roi Ismaïl. Il est probable que les progrès de la Compagnie et son importance de plus en plus internationale le rendirent circonspect. En tout cas, F. de Lesseps s'appliqua à le tenir en dehors de ses démêlés avec Nubar-Pacha. Il répondit aux injonctions de celui-ci par une consultation de son Conseil d'administration où toutes les prétentions du ministre égyptien étaient anéanties. Bien plus, le Conseil terminait ses conclusions par cette mention énergique à l'adresse de F. de Lesseps :

« Et charge spécialement M. le Président, déjà muni des pleins pouvoirs des assemblées générales, de maintenir l'exécution des conventions qui lient la Compagnie envers le gouvernement égyptien, et le gouvernement égyptien envers la Compagnie. »

Cette réponse transmise à Nubar-Pacha, le Conseil d'administration de Suez sollicita une audience de l'Empereur, « pour prier Sa Majesté de daigner prendre en considération la situation que le Conseil avait à soumettre à sa haute et bienveillante appréciation et qu'elle voulût bien saisir exclusivement de l'affaire son ministre des Affaires étrangères ».

Dans la note remise à l'Empereur, les signataires disaient : « Les soussignés ayant appris que des ordres de la Sublime-Porte, provoqués par la diplomatie anglaise, étaient dans ce moment préparés pour enjoindre au vice-roi d'Égypte de faire suspendre les travaux du Canal de Suez, supplient respectueusement Votre Majesté de faire envoyer des instructions à ses représentants à Constantinople et à Alexandrie, afin que des capitaux français engagés pour des sommes considérables ne soient pas atteints par une violation de contrats. De même qu'en 1860 Votre Majesté a empêché que des ordres, officiellement donnés dans le but de nuire à ces capitaux, reçussent leur exécution, les soussignés espèrent que cette fois encore et à plus forte raison la volonté de l'Empereur ne permettra pas l'accomplissement des intentions hostiles manifestées contre la

Compagnie et qu'elle daignera protéger les actionnaires français du Canal de Suez, aussi bien que le gouvernement de l'Égypte dont l'indépendance administrative est l'œuvre de la politique française formellement consacrée par les conventions de 1841. »

Entre temps, Nubar-Pacha ne désarmait pas. Devant le tribunal civil de la Seine où la Compagnie de Suez l'avait assigné, il engageait la personne et la responsabilité du duc de Morny et représentait celui-ci comme un allié du Vice-Roi contre la Compagnie.



LE PRINCE NAPOLÉON.

Tant à Paris qu'en Égypte, cette tactique n'était pas sans jeter un certain trouble dans les esprits. F. de Lesseps s'en rendait compte et faisait tous ses efforts pour réagir contre ce résultat. Le 20 février 1864, il adressait à l'Empereur la note suivante : « Le nom de l'Empereur est invoqué par M. le duc de Morny pour nuire aux intérêts de la Compagnie, tant en France qu'en Égypte. Je crois devoir faire connaître confidentiellement cette situation à Sa Majesté, en me permettant de rappeler à sa haute attention la pétition qui lui a été adressée le mois dernier par le Conseil d'administration de la Compagnie, et qui présageait déjà les inconvénients de l'intervention de M. le duc de Morny dans les affaires du Canal. »

Dans la lutte d'influences qui eut lieu à cette époque, avec une intensité singulière autour de la Compagnie, surtout dans l'entourage impérial où les sympathies de l'Impératrice et du prince Napo-

léon contre-balançaient l'hostilité du duc de Morny, l'opinion publique joua un rôle décisif.

Non seulement F. de Lesseps reçut des marques d'encouragement de tous ceux qui, jusqu'alors, avaient soutenu son œuvre, mais les actionnaires même du Canal de Suez jugèrent le moment opportun pour organiser une manifestation éclatante en faveur de leur Président.

Le 11 février, ils offrirent, dans la grande salle du Palais de l'Industrie, aux Champs-Elysées, un banquet à F. de Lesseps.

Ce banquet comprit 1 600 convives et fut présidé par le prince Napoléon, assisté de l'amiral Jurien de la Gravière. Il est presque superflu de dire que le monde officiel y figurait largement. Le prince prononça un discours qui fit grand bruit et causa d'autant plus d'émotion que l'orateur avait parlé du Canal de Suez en connaissance de cause, après avoir vu et apprécié sur place l'état des choses. Il n'épargna pas Nubar-Pacha.

« Nubar est venu ici, quoi faire? Essayer de mettre le désordre parmi nous, et c'est ici que nous le combattons. Quelles furent ses lettres de recommandation? Ai-je besoin de le dire? Des lettres de crédit sur des banquiers anglais. Son argent de poche, de quoi se composait-il? De livres sterling et non de napoléons d'or. »

Et plus loin, toujours à propos du concours que Nubar-Pacha avait prétendu trouver dans l'entourage de l'Empereur, le prince Napoléon dit encore :

« Suivez une voie ferme et conciliante, tâchez de vous entendre d'abord directement avec le Vice-Roi ; et, si tout échoue, s'il vous demande ce que vous ne pouvez pas céder, et s'il veut vous opprimer sous la menace de la Porte, alors adressez-vous au gouvernement de l'Empereur.

« Il faut que tout cela passe par la voie régulière et officielle du ministère des Affaires étrangères et non par ceux qui sont étrangers à vos affaires. Agissez en plein soleil. Qu'est-ce que ces arbitres, que ces avis, que ces interventions dont on fait tant de bruit? Je n'en sais rien et n'en veux rien savoir. Ne vous occupez

pas de cela; tout ce qui ne se fait pas au grand jour officiel, tout ce qui affecte l'ombre est mauvais. »

F. de Lesseps répondit à ce discours en faisant observer que son auditoire, composé d'hommes de toutes les opinions, de toutes les intelligences et de toutes les professions, formait un ensemble résumant la société française.

« Sans mot d'ordre, disait-il, sans projet préconçu, nous voilà tous groupés dans ce palais de l'industrie universelle. Vous devenez ainsi une preuve spontanée de l'unité et de la solidarité nationales, le témoignage d'une volonté unanime au jour des difficultés et pour la défense commune. »



M. DROUYN DE LHUYS.

Après F. de Lesseps, le procureur général Dupin prit à son tour la parole et développa des considérations juridiques à propos des velléités de la Porte à s'immiscer dans les affaires du Canal de Suez.

Rappelant qu'on avait baptisé Cap de Bonne-Espérance le cap qui s'était appelé jusqu'alors le Cap des Tempêtes, il terminait ainsi : « Le Canal de Suez, sur lequel on a essayé d'amonceler des orages et de faire gronder des tempêtes, est dès à présent pour nous le Canal de Bonne Espérance. »

Le 1er mars, c'est-à-dire deux semaines après ce banquet, avait lieu une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie de Suez. F. de Lesseps y rendit compte de l'état des travaux du Canal, puis donna lecture d'une consultation en faveur des droits de la Compagnie, signée par le Conseil judiciaire de celle-ci et par cinquante-huit des principaux avocats de Paris, parmi lesquels Marie, Lachaud, Rousse, Bétolaud, Colmet d'Aage, Oscar et Octave Falateuf, Emmanuel Arago, etc.

M. de Lesseps avait [illegible] la communication [illegible] :

« Nous sommes autorisés à vous annoncer qu'en réponse aux communications qui lui ont été faites, le Vice-Roi a déclaré qu'il s'en rapportait complètement à l'Empereur pour régler amiablement et définitivement toutes les questions en litige et que Sa Majesté a daigné se charger personnellement de la suprême décision de toutes ces questions. »

Le Vice-Roi avait cédé, disait-on, aux instances du prince Napoléon en s'en rapportant à l'arbitrage de l'Empereur : et la Compagnie y gagnait une sorte de patronage officiel qui allait l'affranchir de toutes les ingérences indiscrètes et malveillantes.

Le 3 mars, M. Drouyn de Lhuys adressait à l'Empereur la note suivante :

« Sire, le vice-roi d'Égypte ayant écrit à Votre Majesté pour lui demander de vouloir bien prononcer elle-même sur certaines questions encore pendantes entre le gouvernement égyptien et la Compagnie de l'Isthme de Suez, vous avez daigné répondre à Ismaïl-Pacha que vous défériez à son désir.

« Votre Majesté a, en même temps, exprimé la volonté de faire préalablement examiner ces questions par une Commission offrant toutes les garanties d'impartialité et de lumière. Afin de répondre à cet égard aux intentions de Votre Majesté, et conformément à ses ordres, j'ai l'honneur de lui proposer, pour faire partie de cette Commission :

MM. Thouvenel, sénateur, comme président ;
Mallet, sénateur ;
Suin, sénateur ;
Gouin, député au Corps législatif ;
Duvergier, conseiller d'État.

« Si Votre Majesté daigne agréer ces noms, je m'empresserai d'adresser une lettre d'avis aux personnes désignées et de mettre à leur disposition tous les documents qui pourraient leur être nécessaires. »



BARON CLARY, Mlle CLARY, M. GIOIA, M. DE LESSEPS, M. BOREL.

D'après une photographie provenant du cabinet de travail de Ferdinand de Lesseps au château de La Chesnaye. (Photographie communiquée par Mme la comtesse F. de Lesseps.)

C'est sur les conclusions de cette Commission que l'Empereur rendit sa décision arbitrale, le 6 juillet 1864 (1).

Aux termes de cette sentence, qui anéantissait le contrat primitif sur les principaux points en discussion, la Compagnie était dépossédée du droit d'obliger le gouvernement égyptien à lui fournir les ouvriers nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'avait décidé l'article 1er du règlement du 20 juillet 1856.

En outre, la Compagnie était tenue de rétrocéder au gouvernement égyptien les 60 000 hectares de terres qu'elle possédait dans l'Isthme à titre de concession. Elle perdait également son droit de propriété sur le Canal d'eau douce, mais elle en conservait la jouissance pendant toute la durée de la concession.

En compensation des droits qui lui étaient retirés, le gouvernement égyptien s'engageait à verser à la Compagnie, à titre d'indemnité et par annuités, la somme de 84 millions.

Comme on le voit, sauf l'indemnité qui ne devait pas être désagréable à F. de Lesseps, des modifications profondes étaient apportées par l'arbitrage impérial aux firmans de concession, et la suppression des contingents égyptiens était un coup droit dont il est inutile de signaler la portée. La Compagnie pouvait désormais, il est vrai, compter que le gouvernement impérial s'occuperait de ses intérêts, mais la suppression de la fourniture des ouvriers et la rétrocession des terres concédées satisfaisaient la jalousie anglaise et prouvaient que la campagne de Nubar-Pacha avait porté ses fruits. Il ne restait à la Compagnie que 23 000 hectares de terres protectrices, réparties sur les bords du Canal d'eau douce et du Canal maritime, autour de Port-Saïd, d'Ismaïlia et de Suez, et généralement partout où des établissements étaient nécessaires à installer. En plus, la Compagnie possédait encore le domaine de l'Ouâdy, propriété particulière, en dehors des terres sujettes à rétrocession.

Cependant, F. de Lesseps fit contre mauvaise fortune bon cœur et résumait ainsi l'arbitrage impérial :

(1) Voir Annexes. N° 19.

« L'autorité et la haute équité de cette intervention mettent nos travaux à l'abri de toute difficulté de nature à en ralentir l'achèvement. La sentence concilie les intérêts politiques avec ceux de la Compagnie, et termine, à la satisfaction commune, des dissentiments que nous avons hâte de voir disparaître, pour nous livrer, sans diversion aucune, à l'exécution de l'œuvre dont l'achèvement, désormais assuré dans un bref délai, garantit aux actionnaires de si grands avantages. »



VOISIN-BEY,
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Administrateur de la Cie de Suez.

F. de Lesseps exagérait un peu ; car, malgré l'intervention officielle de la France dans les affaires de Suez, les difficultés, les entraves, les hostilités même n'avaient pas pris fin.

Bien plus, F. de Lesseps ne disait pas combien il avait été affecté par l'article de l'arbitrage qui obligeait à la restitution de la plus grande part des concessions territoriales. De ce sol mis à la disposition de la Compagnie il avait rêvé la transformation par une colonisation méthodique. Ses projets étaient anéantis par la décision qu'avait inspirée la jalousie d'adversaires effrayés à la pensée que, dans un avenir plus ou moins long, on verrait sans doute se grouper sur le domaine de la Compagnie une population régénérée, dont les sympathies seraient acquises à la France.

∴

Le gouvernement ottoman parut d'abord s'incliner devant la sentence arbitrale, puis s'avisa de la discuter, pendant que sir Henry Bulwer, ambassadeur d'Angleterre, recommençait de son côté ses manœuvres agressives.

F. de Lesseps en appela de nouveau à l'Empereur dans une lettre du 4 février 1865. En réponse à cette lettre, il fut chargé par le ministre des Affaires étrangères de se rendre à Constantinople pour s'entendre avec le marquis de Moustiers, notre ambassadeur, sur les négociations à engager. La Porte, pour gagner du temps, demandait un supplément d'informations ! Ce que voyant, F. de Lesseps quitta Constantinople pour venir en Égypte, où sir Bulwer arrivait lui-même, soi-disant pour raison de santé, en réalité pour observer de plus près les choses et trouver matière à contestation.



Cliché Braun, Clément et Cie.

LE MARQUIS DE MOUSTIERS.

Or, il fut amené sur les chantiers de l'Isthme, où F. de Lesseps se fit une joie de le guider ; il put se rendre compte des progrès des travaux du Canal ; il fut séduit par l'évidence et revint de cette visite en exprimant l'aveu de sa confiance dans le succès de l'entreprise.

C'est qu'en effet ceux qui avaient demandé la suppression de ce qu'ils appelaient le travail forcé et qui l'avaient obtenue, de par la sentence impériale, avaient bien cru à la ruine de l'entreprise. Les journaux anglais surtout, tels que le *Standard*, cité plus haut ; le *Spectator*, la *Saturday Review*, l'*Economist* et d'autres avaient brutalement exprimé l'espoir que la Compagnie du Canal de Suez cesserait de vivre faute de main-d'œuvre.

Mais tous ces journaux comptaient sans l'habileté et l'énergie de nos ingénieurs qui redoublèrent d'efforts et surent approprier leurs



LES LACS AMERS EN 1865.

D'après un tableau de Berchère appartenant à la Compagnie de Suez.

moyens d'action à la situation nouvelle qui leur était imposée. Le mérite de la haute direction des travaux revient, en grande partie, à notre excellent et vénéré collègue M. Voisin-bey, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui séjourna en Égypte de 1861 à 1870 et n'a pas cessé, depuis son retour en France, de prêter à la Compagnie le plus utile concours, d'abord comme membre de la Commission internationale des travaux, puis comme administrateur et membre du Comité de Direction.

L'entreprise à forfait fut substituée au travail à la tâche ; la vapeur, les excavateurs à sec et les dragues à long couloir remplacèrent les bras, et le Canal fut divisé en quatre lots. Le premier, concédé aux frères Dussaud, portait sur une fourniture de 250 000 mètres cubes de blocs artificiels pour les jetées de Port-Saïd. Le deuxième, adjugé à M. Aïton, dragueur de la Clyde à Glascow, comprenait l'achèvement des 60 premiers kilomètres du Canal maritime, soit l'enlèvement de 22 millions de mètres cubes de sable ou de vase. M. Couvreux, chargé du troisième lot, devait, sur une longueur de 13 kilomètres, dans la partie culminante de l'Isthme, pourvoir à l'élargissement et à l'approfondissement de la tranchée d'El Guishr, représentant un déblai de 9 millions de mètres cubes. Enfin, MM. Borel (1) et Lavalley prirent à leur charge la continuation et l'achèvement de toute la partie comprise entre le lac Timsah et la Mer Rouge. Ce quatrième lot était le plus considérable et s'accrut

(1) Paul Borel, né à Marseille, fils d'un capitaine du premier Empire, entra à l'École polytechnique en 1838, et en sortit dans les Ponts et Chaussées. De 1840 à 1862, ingénieur au service de l'État, il démissionna à cette époque après de brillants services pour entrer, en 1854, dans l'entreprise Parent Shaken et Cie, où il surveilla la construction des chemins de fer de Paris à Mulhouse, de Saint-Dizier à Gray, de Rhône et Loire et des Ardennes. En 1860, il devint associé gérant de l'entreprise Vitali Picard et Cie pour la construction de chemins de fer dans diverses parties de l'Europe : en France, de Livron à Privas et de Valence à Grenoble; en Espagne, de Cordoue à Séville et de Cordoue à Malaga; en Italie, de Bologne à Pistola et la traversée des Apennins; en Hollande, du Central Neerlandais.

Ces divers travaux l'avaient perfectionné dans l'art de l'ingénieur et lui avaient permis de montrer toutes les ressources de sa remarquable intelligence; il était mûr pour une œuvre plus digne de ses hautes facultés. Il venait de fonder avec M. Lavalley une société pour l'entreprise de travaux publics, lorsque F. de Lesseps, qui avait entendu vanter les rares qualités de ces deux ingénieurs, leur offrit de concourir pour une large part à l'exécution du Canal de Suez. On sait ce que fut cette participation. Borel, chevalier de la Légion d'honneur depuis 1850, venait d'être nommé

plus tard bien davantage encore par suite de la résiliation du contrat de M. Aïton. MM. Borel et Lavalley (1) n'hésitèrent pas à prendre sa place, et leur énorme entreprise représentait une somme de 160 millions. L'importance des chantiers installés par ces entrepreneurs était telle que leurs machines consommaient 10 000 tonnes de charbon par mois ; leurs feuilles de paye portaient plus de 22 000 hommes ; et ils extrayaient mensuellement 2 millions de mètres cubes de sable ou de vase. Ce sont eux également qui ont effectué le remplissage des lacs Amers (1 900 millions de mètres cubes d'eau).



M. ALPHONSE COUVREUX.

Communiqué par M. A. Couvreux.

La victoire remportée sur un adversaire qui avait jusqu'alors semblé irréductible n'était qu'un épisode de la lutte incessante que soutenait F. de Lesseps, en dehors des manifestations politiques auxquelles nous l'avons vu répondre. Dans une conférence faite à Lyon le 9 novembre 1864, il a parfaitement défini le caractère de l'hostilité sourde entretenue, dans certains milieux, contre la Compagnie de Suez.

« Les adversaires du Canal, dit-il, sont de deux sortes : les poli-

officier lorsqu'il mourut un mois avant l'inauguration du Canal, et ne put assister au triomphe de son œuvre. Un an avant cette inauguration, en 1868, dans une conférence qu'il faisait à la salle des Capucines, il avait ainsi caractérisé l'œuvre immense à laquelle il avait collaboré : « Pendant qu'autour de nous l'Europe épuise ses ressources, compromet ses finances dans la création d'armements formidables et met sous les armes toute la population valide pour arriver à quoi ? A la guerre, c'est-à-dire à la destruction, nous, dans notre humble sphère, nous serons heureux d'avoir créé une grande œuvre de paix qui intéresse le monde entier, qui n'aura coûté ni une goutte de sang, ni une larme. »

1. Alexandre Lavalley, ancien élève de l'École polytechnique et d'abord officier du génie avait démissionné pour entrer dans l'industrie où il débuta par être ouvrier dans les ateliers de construction mécanique Bury Curtis et Kennedy, à Liverpool et Birmingham. Devenu, en 1846, le collaborateur de la maison Ernest Gouin, il étudia l'industrie naissante des constructions métalliques, en perfectionna les premiers essais et prit part à toutes les grandes entreprises de France et d'Europe, jusqu'au jour où il s'associa à Paul Borel et fut choisi avec celui-ci par F. de Lesseps au moment même où les corvées accordées à la Compagnie par les firmans du Vice-Roi venaient de lui être retirées et où il s'agissait de recourir aux moyens mécaniques pour remplacer les hommes qui manquaient. C'est Lavalley qui eut l'idée de transformer en étangs les

les expédie au domicile des actionnaires, on imprime, on colporte toute espèce de faux bruits et de fausses nouvelles, on sème les alarmes, on menace de ruiner les capitaux engagés; en un mot, il faut à tout prix couler l'affaire, c'est le terme du métier, afin de la repêcher en eau trouble.... On cherche à persuader au public que le travail ne pourra pas s'achever, par suite de la suppression du travail obligatoire. Encore un démenti infligé par le fait. Les ouvriers ne manquent pas et ne manqueront jamais dans l'Isthme. Ils y affluent du Piémont, des Calabres, de la Toscane, de l'Adriatique, de la Dalmatie, des îles de l'archipel grec. Nous avons dû forcément combler, dans une très grande mesure, par le développement des instruments mécaniques, le vide que nous imposait le défaut do bras du contingent.... Tant d'erreurs, tant de fables, tant de calomnies ont été semées dans le public qu'elles pourraient avoir laissé des traces dans quelques esprits. En ce cas, je serais heureux d'avoir l'occasion de les effacer.... »



M. ALEXANDRE LAVALLEY.
Communiqué par M. Lavalley.

⁂

C'est pour achever d'effacer ces erreurs et ces calomnies que F. de Lesseps conçut la pensée de prendre à témoin le public lui-même et de lui montrer ses travaux. La partie du public la plus intéressée à l'œuvre était le monde commercial. C'est à lui qu'il eut recours.

Il adressa le 31 janvier 1865 aux principales chambres de commerce d'Europe et d'Amérique une circulaire pour les prier d'envoyer des délégués chargés de visiter les travaux du Canal de Suez. Les délégués devaient se trouver le 6 avril à Alexandrie.

A cette date, cent vingt délégués étaient réunis au rendez-vous. I en était venu de tous les pays d'Europe et d'Amérique. Tous, sauf le délégués anglais, prirent part à l'excursion dans l'Isthme. On observ que ce changement de dispositions des représentants de l'Angleterr coïncidait avec l'arrivée inopinée en Égypte de sir Henri Bulwer.

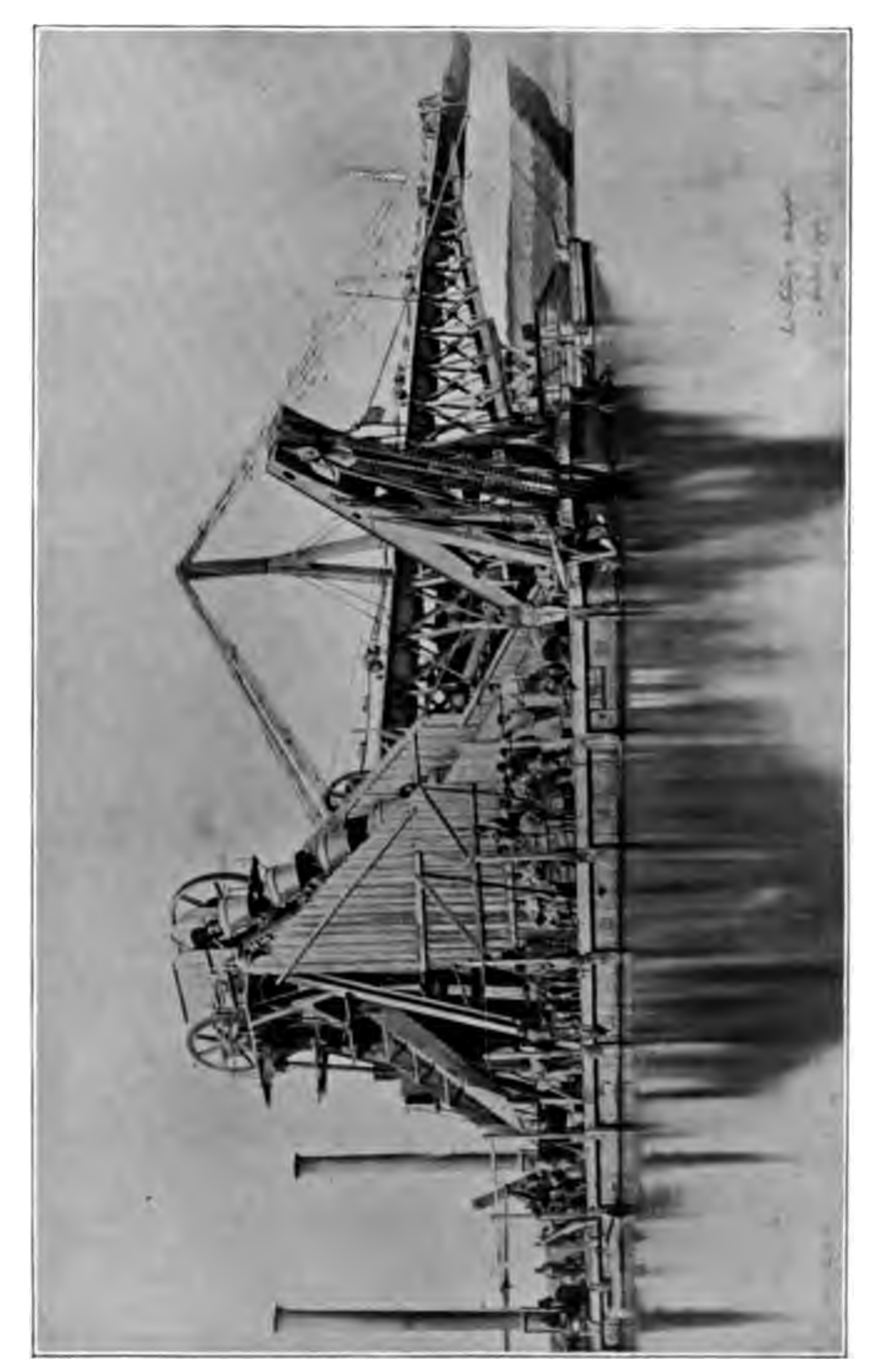
La Chambre de commerce de Marseille m'avait fait l'honneur d me choisir avec son secrétaire général, M. Sébastien Berteaut, pou la représenter dans cette commission internationale. J'emprun donc à mes souvenirs personnels et à notre rapport du 26 mai 186 les quelques notes ci-dessous :

« En arrivant à Alexandrie, et à notre grand étonnement, no nous aperçûmes que cette ville était un foyer ardent d'oppositio La plupart des représentants des grandes maisons de commer européennes et même françaises déblatéraient à qui mieux mie contre le Canal, qu'ils traitaient d'entreprise chimérique, com lord Palmerston. La crainte de voir un jour Port-Saïd détrôn Alexandrie et drainer à son profit une partie de son courant co mercial, était la véritable raison de cette hostilité qui existe enc aujourd'hui. Il est facile de s'en convaincre par les efforts q font les Alexandrins pour isoler Port-Saïd du reste de l'Égypte empêcher que cette ville soit raccordée, par une véritable v ferrée, au réseau des chemins de fer égyptiens (1).

Le pays traversé par la voie ferrée depuis le Caire jusqu'à Z

(1) Pour protester contre la malveillance qui se manifestait au sujet du Ca M. Berteaut, dans un banquet donné chez le consul de France, prononça, au nom la Commission internationale, le toast suivant :

A monsieur de Lesseps, notre illustre convive !
Travailleur sans égal, plein de cette foi vive
Qui déplace les mers et transporte les monts
Il féconde du Nil les généreux limons,
Et va, ressuscitant l'Égypte nourricière,
Changer en grains de blé tous ses grains de poussière.
L'obstacle de Suez s'aplanit sous sa main;
Au golfe d'Arabie il découpe un chemin,
Et marie aujourd'hui, merveilleux hyménée,
A l'Océan Indien la Méditerranée.
A travers les sillons par son génie ouverts,
Il unit pour la paix deux bouts de l'univers
Et devient, en créant cette œuvre sans seconde,
Le collaborateur de Dieu qui fit le monde.
Le burin de l'histoire incrustera son nom
Sur l'éternel granit du Sphynx et de Memnon.



DRAGUE A LONG COULOIR.
Communiqué par M. Lavalley

gazig est la terre par excellence. Dans ces immenses plaines, (cultive avec un égal succès le blé, le maïs, les graines oléagineus(la canne à sucre, le sorgho, le coton, en un mot les produits l plus riches de l'Europe et de l'Amérique.

Nous touchons enfin à Zagazig, où nous quittons le chemin fer pour entrer dans le champ des explorations tracées par no programme.

Une flottille de sept dahabies (longues barques) est disposée s



LE DÉPART DES DÉLÉGUÉS DE ZAGAZIG.

le Canal de l'Ouâdy pour recevoir la Commission internation: Rien de plus original que l'aspect de cette flottille, à voile au liaire, remorquée, comme aux temps bibliques, par des attela de dromadaires. Ce Canal, ainsi que l'indique son nom, é affecté à l'arrosage du domaine de l'Ouâdy. Il se lie actue ment au Canal d'eau douce.... Après six heures de naviga non interrompue, nous descendons au domaine de l'Ouâdy, ac(par la Compagnie de la succession d'El-Hami-Pacha, fils d'Ab Pacha. Cette acquisition a été une bonne fortune et une ha opération.

A cette propriété, en effet, étaient attachés des droits seigı riaux qui pouvaient, jusqu'à un certain point, paralyser les ser

du Canal d'eau douce. En se substituant aux priviléges du puissant vendeur, la Compagnie a fait preuve de prévoyance, elle s'est assuré une excellente base d'opération agricole en même temps qu'elle a fait un placement avantageux. Le coût a été de 2 millions ; le revenu des trois premières années s'est élevé à 200 000 francs environ, et sera plus que doublé au renouvellement des baux. 10 000 hectares sont en grande partie cultivés aujourd'hui (1865)



LE CHATEAU DE TEL-EL-KEBIR.

et témoignent de la bonne administration de M. Guichard, directeur de l'exploitation agricole. Le nombre de fellahs établis qui vivent sur cette terre est monté de 4 000 à 9 000. Tous travaillent pour leur compte comme fermiers.

Après cette halte d'une nuit dans l'Ouâdy, nous allons reprendre nos barques et arrivons à Gachassin. C'est là que commence la partie du Canal d'eau douce exécutée par la Compagnie. .. Nous remarquons en contre-bas du Canal de vastes espaces susceptibles d'un grand avenir. Ce sont les 80 000 hectares de terrains concédés d'abord à la Compagnie et rétrocédés en dernier lieu au Vice-Roi.

... Parties le matin à dix heures de Zagazig le 9 avril, nos barques sont arrivées le lendemain vers trois heures à Ismaïlia. Nous assis-

tons à un spectacle inattendu : des arcs de triomphe ont été dressés, des mâts vénitiens s'élèvent de toutes parts ; nous faisons notre entrée au milieu d'un flot de population, par une rue de 400 mètres de longueur. Cette rue macadamisée est bordée d'un côté par le Canal d'eau douce, et de l'autre par des constructions élégantes.

La ville d'Ismaïlia est le siège de la direction générale des travaux, confiée aux soins intelligents de M. Voisin, qui cumule, avec



DÉPART D'ISMAÏLIA VERS KANTARA.

une égale habileté, les fonctions d'administrateur et d'ingénieur en chef. Elle est en communication avec Port-Saïd, Zagazig, Suez, par trois voies navigables. Nous avons sous les yeux la nappe bleuâtre du lac Timsah qu'on pouvait naguère traverser à pieds secs.

Le 11 avril, nous mettons pied à terre à *Bir Abou Ballah* (puits du père des dattes). C'est l'endroit où Joseph, alors premier ministre de Pharaon, est venu, dit-on, à la rencontre du patriarche Jacob.

... Nous visitons une ferme en plein essai de cultures. La Compagnie a fait don de cette ferme à Abd-El-Kader, mais le Vice-Roi n'en a pas encore autorisé la prise de possession, car il n'aime pas beaucoup l'Émir.... Nous voyons, en passant à *Toussoum*, une tranchée de 6 kilomètres de longueur, de 60 mètres de largeur



PETITE DRAGUE PRÉPARANT L'ÉLARGISSEMENT DU CANAL.

Communiqué par M. Lavalley.

et de 8 mètres de profondeur. C'est un spécimen complet d
Canal maritime, d'autant plus satisfaisant qu'il a été creusé sur u
des points culminants de l'Isthme. La hauteur des berges démontr
les difficultés que les travailleurs ont eues à surmonter. A Toussoun
fut plantée en 1859 la première tente. A ce moment, le Canal bien
faisant que nous venons de parcourir n'existait pas ; l'eau étai
transportée à dos de chameau, tout conspirait pour augmenter le
difficultés de l'œuvre. Les alliés naturels de l'entreprise étaient eux



VISITE DES DÉLÉGUÉS AU CHANTIER DE SERAPEUM.

mêmes devenus hostiles. Le consul de France avait fait sommati
de suspendre les travaux, le gouvernement égyptien retirait s
cavas pour ne pas s'aliéner le Sultan, la Porte jetait feu et flamm
Ce sera l'éternel honneur de l'entreprise d'avoir fermement te
pied. La moindre défaillance pouvait avoir des conséquences ir
médiables dans ces moments décisifs. Ces épreuves sont heureus
ment passées et nous arrivons au Serapeum, où MM. Borel et L
valley ont établi leur quartier général.

Nous sommes ici sur le théâtre de nos observations. Nous voyo
enlever le sable par des ouvriers de tous les pays, creuser le lit
Canal maritime, et l'entraînement causé par l'activité du chant
est tel que quelques membres de la Commission ne peuvent s'e

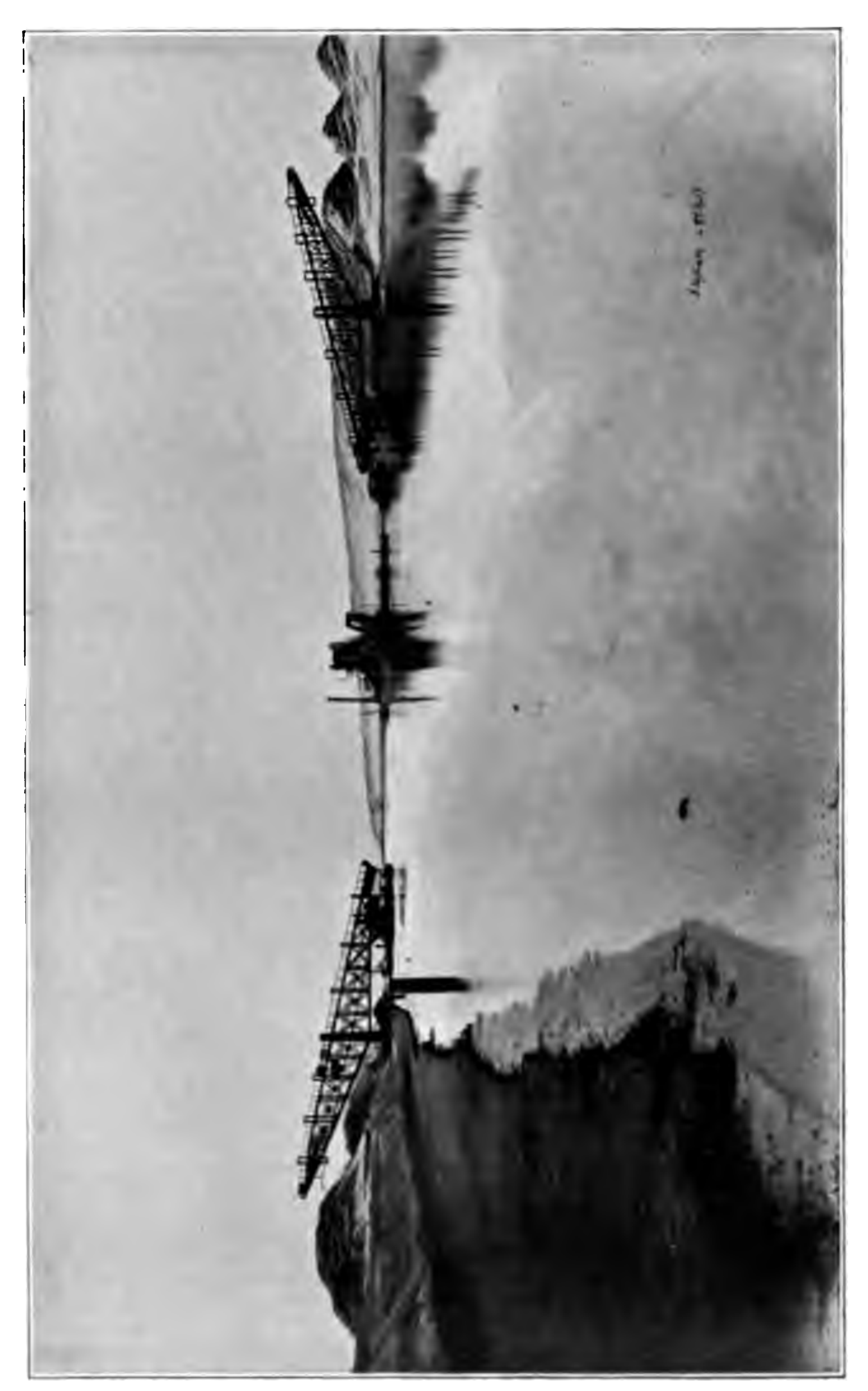
pêcher de se mêler aux travailleurs. Le Canal d'eau douce et les ressources qu'il a créées, l'application des machines à vapeur et les bras qu'elles ont économisés ont heureusement fait disparaître en grande partie les obstacles résultant, au début, du manque d'eau ainsi que de la suppression des contingents, et, à cette heure, on peut affirmer que l'entreprise poursuit son cours dans les conditions normales et marche à son but.

Dans la même journée, nous retournons à Ismaïlia. C'est de là que part le conduit d'eau potable qui va alimenter Port-Saïd. Nous allons voir l'usine des eaux dirigée par M. Pierre (1) sous les ordres de M. Lasseron ; la machine refoulante et élévatoire fournit 500 000 litres par vingt-quatre heures ; l'eau monte au plateau d'El Guishr et de là se rend par une pente naturelle à Port-Saïd en remplissant successivement tous les réservoirs à niveau qui sont échelonnés sur les berges du Canal, soit pour l'alimentation des ouvriers, soit pour l'approvisionnement des machines à vapeur. Le tuyau conducteur mesure 80 kilomètres de long, et les saignées qui y sont



M. LASSERON.

(1) M. Pierre est né dans les Vosges en 1827 et est allé en Égypte en 1849. Il y débuta comme dessinateur et secrétaire de Mougel-bey, qui dirigeait alors le barrage du Nil, et, en 1856, il fut choisi par F. de Lesseps pour expedier ses nombreux rapports. Attaché au bureau de M. Ruyssenaers, puis, successivement secrétaire, comptable et caissier principal à l'agence d'Alexandrie, il entra en 1864 au service de M. Lasseron, ingénieur hydraulicien, chargé par F. de Lesseps de l'entreprise de l'exploitation de la distribution d'eau douce à Port-Saïd et sur la ligne depuis Ismaïlia. Agent de M. Lasseron à Alexandrie jusqu'en 1865, puis son représentant à Ismaïlia, où il devint contrôleur du service de la Compagnie quelque temps avant l'inauguration du Canal, il fut nommé chef du service des eaux et exerça cette fonction de 1869 à 1881. C'est là qu'il créa d'abord le jardin qui entoure l'usine, et, plus tard, et successivement, qu'il transforma de la même manière le terrain compris entre l'usine et l'écluse. Le jardin des Fontaines était devenu un but de promenade pour les habitants d'Ismaïlia et un objet de curiosite pour les étrangers. Les commandants des vaisseaux qui allaient aux Indes et en Chine, et M. Von Muller, le directeur du jardin botannique de Sydney, procurèrent à M. Pierre des graines variées et des plantes exotiques qu'il cultiva. C'est du jardin des Fontaines que sont nés les premiers man-



DRAGUE AVEC SES DEUX ÉLÉVATEURS.
Communiqué par M. Lavalley.

forces. Huit fonctionnent déjà, huit autres sont en montage, sans compter les commandes qui se préparent.

Quand on songe à cette multiplication de bras que donne la



VISITE DES DÉLÉGUÉS DANS LA GRANDE TRANCHÉE.

vapeur, on se rend compte de la possibilité de tous les travaux. Les excavateurs à sec de M. Couvreux et les dragues de MM. Borel et

remblais provenant de dragages dans la Saône, lui fournit une première occasion d'appliquer à l'élévation des matériaux des solutions ingénieuses aboutissant à la rapidité d'exécution et à l'économie des dépenses. Il mit ensuite ces solutions à profit, en les perfectionnant dans d'autres travaux du même genre, exécutés tant aux quais de Lyon que sur la ligne de Genève à Seyssel. En 1860, il fit, au chemin des Ardennes, le premier emploi de l'excavateur qu'il venait d'imaginer. Trois ans après, il entreprenait avec ce nouvel engin le creusement de la tranchée d'El-Guishr qui comprenait plus de 6 millions de mètres cubes, répartis sur 15 kilomètres. Il achevait cet important travail plusieurs mois avant le délai fixé et M. Ferdinand de, Lesseps lui rendait publiquement hommage dans les assemblées générales des 1er août 1867 et 2 juin 1868, aux applaudissements de tous les actionnaires de la Compagnie de Suez. A son retour d'Égypte, il s'associa à M. Castor d'abord, et ensuite à M. Hersent, pour une série d'œuvres considérables à l'étranger : la régularisation du Danube à Vienne, le creusement du canal maritime de Gand à Terneuzen, l'écluse de Termonde et enfin les beaux travaux des quais d'Anvers. L'étude approfondie, la sage économie des efforts et des moyens d'action, la résolution, la persévérance et le sang-froid ; une grande bienveillance pour le personnel et un accueil encourageant pour tous ceux qui débutaient : telles étaient ses qualités maitresses.

M. Alphonse Couvreux est décédé dans sa propriété de Vigneux le 6 juillet 1890. Il était chevalier de la Légion d'honneur, chevalier de l'ordre de Léopold de Belgique officier du Medjidié et décoré de la couronne de fer d'Autriche. Son excavateur lui avait valu un grand prix à l'Exposition universelle de Paris, en 1878.)

(Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des Ingénieurs civils. 5e série, 43e année, 7e cahier. — 1890.

Lavalley, qui effectuent avec non moins de puissance les extractions sous-marines, nous prouvent que les contingents égyptiens seront avantageusement remplacés et que le percement de l'Isthme de Suez, problème scientifiquement résolu, n'est plus qu'une question d'horloge et d'argent.

... Nos barques viennent nous prendre au-dessous de la station d'El Guishr, et nous continuons notre exploration.

Le Canal maritime, qui n'a jusqu'ici qu'un chenal de 20 mètres, s'agrandit tout à coup aux approches des lacs Ballah et apparaît



DÉPART D'EL KANTARA.

dans toute sa largeur. Presque rectiligne, sur une étendue de 25 kilomètres, il se perd à l'horizon et présente une immense ligne d'eau jusqu'à Kantara....

Cette œuvre discutée et niée est là un fait presque accompli. Nos petites barques se perdent au milieu de cette voie maritime préparée pour le passage des plus gros navires. C'est bien la jonction des deux mers comme nous l'avons rêvée....

Nous arrivons à la nuit tombante au campement de Kantara qu'anime une population d'ouvriers....

Nous sommes sur la frontière d'Asie et sur la route de Syrie. C'est probablement par ce point que la Sainte Famille dut passer en

Égypte. A Héliopolis, près du Caire, on montre encore le sycomo de Marie, que la tradition désigne comme ayant abrité la Vierge. S la Sainte Famille alla, comme on le dit, jusqu'à Memphis, elle d suivre à peu près la route que parcourt le Canal maritime.

« A l'extrémité méridionale du lac Menzaleh, dit M. Marius Fo tane (1), le tracé du Canal, sorti de la région des eaux stagnante coupait une route fréquentée par les caravanes allant d'Égypte Syrie. Ce point se nommait El Kantara (le pont). Là s'élevait jad une ville importante, rivalisant avec Péluse, Tanis, Rhamsè



EXCAVATEUR A SEC.

Taphné et vingt autres cités florissantes qui se partageaient le D du Nil.

« Les caravanes portant aux Syriens les produits de l'Afriqu aux Égyptiens les merveilles créées par Sidon et par Tyr, les riche emportées à Jérusalem et à Balbeck, tout cela passait forcémen Kantara par le pont jeté sur les eaux basses, en un point du dé où se conservait un puits.

« La ville antique de Kantara fut détruite en l'an 344 de notre par les Perses vainqueurs, alors que sa population s'élevait, croit-

(1) *Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez.* Marius Fontane. (Paul Dupo Lachaud, édit.)



LE BAC DES CARAVANES, A KANTARA.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

l'importance d'une ville: plus de 7000 habitants ont été comptés. Des deux côtés du Canal, la ville s'est développée. Sur la rive d'Asie, une large rue part perpendiculairement au quai, au point où aboutit le bac, et se continue jusqu'à la limite des constructions. Des maisons bien bâties, en un style semi-oriental, semi-européen, bordent cette grande rue qui est munie d'un chemin de fer américain sur toute sa longueur.

« Les rues transversales conduisent, à droite et à gauche, aux



VOITURE DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ.

bazars bien approvisionnés et aux villages grecs ou arabes groupés aux environs. Il règne à Kantara comme un certain air de gaîté; on voit déjà se créer sur ce point une sorte d'étape joyeuse où les caravanes s'arrêteront. Kantara est pour les chameliers ce qu'est un port de relâche pour les marins. Rien n'est curieux à observer comme Kantara, de jour et de nuit. Dès que le soleil monte vers le ciel, sa rue spacieuse est encombrée d'Arabes poussant leurs bêtes au bac, de pasteurs bédouins conduisant leurs troupeaux, de cavaliers, de saïs, de chameliers. Ce ne sont que des cris, une animation extraordinaire, une véritable ardeur au travail. La nuit tombe, et aussitôt chevaux, chameaux, bœufs, moutons et chèvres d'être liés au piquet,

entravés, garrottés, parqués. Chameliers et pasteurs ont donné la garde des marchandises et des animaux à un veilleur de bonne volonté, et c'est lentement, fumant le chibouk, que ces maîtres de caravanes se dirigent vers le village arabe où les attirent des modulations de flûte et des refrains aimés.

« Sur l'autre rive du Canal, Kantara se continue dans une sorte de vallée formée par deux collines de sable. Ces monticules sont un abri derrière lequel campent les caravanes avant de traverser le Canal. Là, le Canal est bien véritablement la frontière qui sépare l'Afrique de l'Asie ; aussi la halte y est-elle de tradition. On dirait que « le voyage » ne commence véritablement que de « l'autre côté ». Et puis, le calme est si profond en cet endroit, on s'y approvisionne si abondamment de toutes choses! On y retrouve l'eau du Nil!

« Ces groupes de chameliers, ces saïs, ces marchands faisant l kief, ce farniente des Orientaux, sont autant de tableaux intéres sants.

« Soit qu'une inondation de lumière tombe du soleil, soit que l vent brûlant, le khamsin, alourdisse l'air, le repos est forcé. Débai rassés de leurs fardeaux et de leurs selles, les chameaux, accroup ou debout, dorment paisiblement.

« La femme, la mère le plus souvent, et le ouated, l'enfant, co cassent le café pendant que les herbes sèches, arrachées en rout ont été embrasées et que les flammes bleuâtres font chanter l'e dans le récipient de cuivre. Le maître de la caravane, assis sur u éminence, fumant son chibouk, et le chamelier appuyé sur s fusil, attendent le moment heureux où leurs lèvres brûlées hun ront le moka. Le vieux cheik, assis à l'écart, s'isole de sa som lence, tandis que la fellahine est allée remplir son amphore à la vi Tout autour, à trois, à quatre, à six, le reste de la caravane de de mille choses, et il faudrait un événement bien grave pour troul ce kief général. « Quand la caravane est arrêtée, dit un poème ar « tout ce qu'il y a de mauvais dans le sang des hommes et « bêtes s'évapore : il se fait une grande pureté dans le corps. » repos, c'est l'heure du travail pour les femmes et les enfants, l'h

du recueillement pour les vieillards et des plaisirs permis pour les jeunes hommes.

« Derrière la colline où campe la caravane, l'Europe s'est installée. Pas un seul des nombreux voyageurs qui ont visité les travaux du Canal n'a oublié le « buffet de Kantara » construit sur le bord du Canal, comme sur une plage. Là, accostent les barques et le canot postal; là s'ancrent un instant les navires. Ces drapeaux qui flottent dans l'air, ces kiosques légers qu'envahissent les plantes grimpantes sont d'un irrésistible attrait. Il faut passer sous un arc de triomphe pour pénétrer dans les « salles vertes » où les rafraîchissements les plus variés sont offerts par d'affables hôteliers. Et sur la plage, ce sont des montreurs d'ours venus du Liban, des éleveurs de singes, des almées quelquefois, des bateleurs toujours.



DUSSAUD.

« Mais la caravane a fini son kief, chameaux et bourriquets ont été rassemblés. C'est une affluence bruyante. C'est à qui passera le premier. Le bac est encombré; le gardien jette un cri, l'engrenage d'une roue que fait mouvoir un Arabe mord la chaîne tendue d'un côté à l'autre du Canal, le pont mobile quitte la rive et avance lentement vers les eaux. »

... Nous entrons en plein lac Menzaleh. Le Canal maritime, le traversant sur une longueur de 35 kilomètres, est tracé de bout à bout. La consolidation des berges, qui est aujourd'hui assurée, a été l'un des résultats que l'on croyait le plus difficile à obtenir dans cette partie vaseuse où le chenal a été creusé. Mais, contrairement aux prévisions, la traversée du lac n'a pas présenté de difficultés

beaucoup plus sérieuses que le reste du parcours. L'action du soleil a suffi pour dessécher presque instantanément les boues extraites qui ont formé un macadam naturel. Nulle part nous n'avons vu les berges mieux assises et les cavaliers plus consistants. Le rivage qui s'est créé au-dessous est déjà coquillier et, quoique formé d'hier, semble séculaire.

Avant d'arriver à Port-Saïd, on entre dans une partie du Canal qui s'élargit jusqu'à 80 mètres. Cet agrandissement que motivent les approches de Port-Saïd se répétera aux approches de Suez. C'est une mesure de précaution que la Compagnie a cru devoir adopter, dans l'intérêt de la navigation, au point d'arrivée comme au point de départ.

... Port-Saïd est une des plus précieuses conquêtes que la Compagnie ait faites sur le désert. C'est le principal champ de bataille des frères Dussaud, dont les importants travaux sont menés avec autant d'entrain que de compétence (1).

Il nous reste à parcourir le tracé du Canal d'Ismaïlia à Suez. Je fis cette inspection à cheval, avec F. de Lesseps, et notre caravane traversa de bout à bout le bassin des lacs Amers, qui ont 25 lieues de tour.

C'est là que Moïse, à marée basse, passa les flots à pieds secs, et que fut engloutie l'armée de Pharaon, à la marée montante. Aujourd'hui complètement étanchés, l'aspect blanchâtre des lacs Amers, coupé par quelques rares végétations, les fait ressembler de loin à un immense cimetière. Les tertres sablonneux, qui s'élèvent de tous côtés, simulent des tombes et complètent l'illusion.

Dans les lacs Amers, il n'y aura donc aucun travail à faire sur une étendue d'environ 17 kilomètres, car le fond est généralement à plus de 8 mètres au-dessous du niveau de la Méditerranée. Quant aux parties où il est un peu au-dessus, ce fond est formé d'un banc de

(1) MM. Dussaud, nés à Marseille, ont été les entrepreneurs du bassin de radoub de Suez (Port Ibrahim). Le 20 octobre 1863, ils conclurent avec la Compagnie du Canal de Suez un marché pour la construction en blocs artificiels des jetées de Port-Saïd dans le délai de quatre années. Antérieurement, ils avaient exécuté de grands travaux dans les ports de Marseille, Alger et Cherbourg.

sel d'une épaisseur de 2 mètres environ, qui, au dire des hommes compétents, se dissoudra dans l'eau de manière à produire une profondeur suffisante. Sur le reste de la traversée des lacs Amers, c'est-à-dire dans la partie qui suit le Serapeum, le fond s'abaisse par une pente insensible jusqu'à la profondeur voulue de 8 mètres.

Les travaux dans cette partie se borneront à peu près à la traversée du Serapeum qui, sur 11 kilomètres environ, est formé de dunes de sable très fin, que le vent soulève et transporte avec facilité; d'où



EMBARQUEMENT SUR DES REMORQUEURS POUR PORT-SAID.

les ennemis de l'entreprise avaient conclu à l'impossibilité de maintenir la navigation dans le Canal maritime. Cette objection tombe devant l'expérience.

En effet, les déblais du Canal seront des deux côtés déposés en cavaliers et présenteront extérieurement un fort talus qui suffira pour arrêter la presque totalité des sables voyageurs. Ils seront recouverts par les déblais du Canal qui naturellement sont extraits les derniers; or, ces déblais sont de nature argileuse et ne donnent pas prise à l'action du vent.

De plus, quand le Canal qui part du Caire et qui est aujourd'hui (1865) en voie d'exécution alimentera le Canal d'eau douce et permettra d'arroser tous les terrains bas, les mouvements de sable

soum, forme les seuls points attaqués entre le lac Timsah et Suez.

On ne peut se faire une idée de l'imposant spectacle que présentait cette tranchée à sec, ouverte à toute profondeur et à toute largeur sur une étendue de plusieurs kilomètres. C'est le dernier ouvrage des contingents égyptiens que va prochainement continuer la puissance de la vapeur.

Nous voici à Suez.

Le Canal maritime débouchant dans la Mer Rouge sera creusé



SUEZ. — VUE EN SORTANT DU PORT.

jusqu'au delà des bas-fonds qui se trouvent à la limite du banc séparant le port actuel de Suez et la grande rade. A partir de là, on tombe dans les fonds de 8 à 10 mètres où la navigation devient facile pour les navires du plus haut bord.

... A Suez, la Compagnie n'aura point de travaux d'art à exécuter. La rade forme par elle-même un immense port de stationnement. Elle offre un abri sûr pour tous les navires qui devront s'engager dans le Canal maritime, sans que la Compagnie ait à se préoccuper d'ajouter à cette protection naturelle des travaux d'enrochements ou de maçonnerie, dans le genre de ceux qui ont été exécutés à Port-Saïd.

Il s'agit seulement de creuser le Canal, et l'on n'a nullement besoin des endiguements qui sont construits à Port-Saïd pour retenir, à l'extérieur des jetées, le sable fourni par le littoral

méditerranéen. Une longue observation a prouvé qu'il ne se produit point de formation sur les bords et dans les fonds de la rade.

En résumé, le Canal maritime mesurera 160 kilomètres, dont les deux tiers environ traversent des sables argileux et consistants, et se trouvent dans les conditions de solidité pareilles à celles du Canal des Pharaons. 60 kilomètres seulement sont exposés aux sables mouvants qui rencontrent dans les berges une barrière que des plantations devront encore renforcer.

Ce rapide aperçu de notre voyage de 1865, que j'ai résumé le plus possible, donne la situation exacte des travaux de l'Isthme de Suez à cette époque, et l'impression ressentie par la grande majorité des délégués internationaux qui ont pris part avec moi à cette enquête. La plupart des dessins qui accompagnent ces lignes sont d'un artiste marseillais, M. Barry, qui était allé se fixer en Égypte et était en quelque sorte le peintre du Canal.

Après que les délégués et représentants étrangers, groupés autour de F. de Lesseps à l'issue du voyage, lui eurent exprimé leur absolue confiance et leurs vœux, M. Berteaut annonça qu'une médaille commémorative allait être frappée par les soins des délégués et offerte en leur nom à F. de Lesseps.



MÉDAILLE OFFERTE PAR LES DÉLÉGUÉS, EN SOUVENIR DE LEUR VOYAGE,
A FERDINAND DE LESSEPS, 1865.



L'ENTRÉE DE L'« AIGLE » A PORT-SAID.

Gravure extraite du *Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez*, par Marius Fontane. (Aquarelle de Riou).

CHAPITRE IX

L'INAUGURATION DU CANAL

Etat des travaux du Canal. — F. de Lesseps sollicite une fois de plus l'intervention de l'Empereur pour faire exécuter la sentence arbitrale. — Le gouvernement imperial adresse une mise en demeure au gouvernement turc. — Le Sultan donne son approbation. — Travaux accomplis dans l'Isthme de Suez depuis l'application de la nouvelle convention signée entre le Vice-Roi et la Compagnie jusqu'en 1870. — La Compagnie émet un emprunt de 100 millions avec lots. — Succès de la souscription. — Évolution de l'opinion anglaise à l'égard du Canal de Suez. — F. de Lesseps annonce l'ouverture du Canal pour le 17 novembre. — Inauguration du Canal. — Les incidents de la dernière heure. — Succès final. — Mariage de F. de Lesseps avec Mlle Hélène Autard de Bragard. — Napoléon III et le Canal de Suez. — Voyage de F. de Lesseps en Angleterre. — Son triomphe. — Revanches du passe. — Retour en France. — Nouvelles difficultés. — Reponse de F. de Lesseps.

L'ENQUÊTE sur le Canal de Suez par la délégation internationale eut un grand retentissement.

L'exécution du Canal n'était plus qu'une question de temps et d'argent, disaient ces témoins oculaires accrédités, qui répandaient partout leur opinion. Et, cependant, le gouvernement ottoman n'avait pas encore donné son firman d'adhésion. L'influence anglaise à Constantinople continuait à s'exercer contre l'entreprise.

En juin 1865, F. de Lesseps, rentré à Paris, sollicita une fois de plus l'intervention de l'Empereur, en lui adressant une note motivée, où il disait entre autres choses :

« Le Conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal de Suez avait adressé, le 4 février 1865, une pétition à Votre Majesté pour solliciter l'exécution de la sentence arbitrale rendue le 6 juillet 1864 sur la demande du vice-roi d'Égypte. préalablement autorisé par la Porte à terminer à l'amiable les différends existant entre le gouvernement égyptien et la Compagnie. Votre Majesté daigna faire expédier les ordres nécessaires pour que son ambassadeur à Constantinople réclamât du Divan l'acte officiel d'autorisation de nos travaux. Cet acte devait être la conséquence immédiate de l'arbitrage et de l'acquiescement diplomatique donné par le cabinet ottoman à la sentence impériale qui, suivant ses propres expressions, avait rempli les diverses conditions à l'accomplissement desquelles la Turquie avait subordonné sa sanction.

« Mais le Divan a réussi jusqu'à ce moment à traîner les négociations en longueur et à amener une situation qui pourrait devenir fâcheuse pour les intérêts de la Compagnie....

« La conclusion de la présente requête du Conseil d'administration est de supplier Votre Majesté de renouveler les ordres pour exiger du gouvernement turc l'exécution pure et simple de la sentence impériale, c'est-à-dire l'octroi du firman promis. La Compagnie de Suez sera ensuite parfaitement disposée à conclure avec le vice-roi d'Égypte, d'accord avec la Porte et sous l'inspiration du gouvernement de Votre Majesté, une convention basée sur les principes et les termes de l'arbitrage et à concourir à la nomination, ainsi qu'aux opérations d'une commission de délimitation des terrains, conformément au tableau de la sentence. »

L'Empereur, à la suite de cette requête, fit adresser à la Porte une mise en demeure qui ne produisit pas d'effet immédiat.

Peu de temps après, cependant, arriva le fameux firman confirmatif réclamé pendant douze ans, et qui avait provoqué tant de négociations diplomatiques. F. de Lesseps m'a raconté comment s'opéra le miracle (1).

(1) V. Annexes. Texte du firman.

Lorsque l'empereur Napoléon III vint à Marseille, le 30 avril 1865, s'embarquer pour l'Algérie, le grand-vizir Fuad-Pacha, qui se trouvait dans le midi de la France pour y rétablir sa santé, s'empressa de venir saluer l'Empereur. Pénible fut sa surprise en constatant que l'Empereur ne faisait aucune attention à lui et ne répondait même pas à son salut. Il demanda alors si l'Empereur avait quelque grief contre lui ou son gouvernement, et il lui fut simplement répondu par un geste expressif et par ce seul mot : « *Firman* ». La pièce tant attendue ne tarda pas, en effet, à arriver, et M. de Lesseps ajoutait (1) :

« Décidément le proverbe arabe a du bon : *Une once de crainte fait plus qu'un quintal d'amitié.* »

« Le Vice-Roi, écrivait à ce propos F. de Lesseps, a montré un réel courage dont la politique et la presse françaises doivent lui savoir gré, en résistant, dans une situation fort difficile, à une vive pression étrangère. »

Et le 1er août 1866, à l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, il disait encore :

« Nous nous sommes toujours présentés devant vous avec confiance, mais jamais avec autant de satisfaction qu'aujourd'hui. Il n'existe pas d'inconnu sur les moyens d'exécution de nos travaux. Le succès de leur transformation n'est plus une espérance, mais un fait incontestablement acquis. Nous n'avons plus de question douteuse dans notre situation générale. Le firman de S. M. I. le Sultan, que vous assurait la sentence arbitrale de l'empereur Napoléon, a été promulgué. Nous n'avons aucune incertitude sur la rentrée de nos ressources financières. Nous vous apportons une convention qui vous fait toucher en trois années, c'est-à-dire pendant le temps où nos travaux doivent être payés, l'indemnité de 84 millions dont les versements étaient répartis sur quatorze années (2). »

La période qui commence à l'application de cette nouvelle con-

(1) V. Annexes. N° 20.
(2) V. Annexes. Nos 21 et 22.

vention jusqu'à la fin de 1869 est la plus active et la plus féconde pour les grands travaux du Canal maritime.

La Compagnie avait fait appel à tous les ouvriers de l'Europe. 15 000 travailleurs de toutes les nationalités vinrent remplacer les 20 000 fellahs. Il y eut, par ordre d'importance numérique, des Français, des Arabes, des Grecs, des Italiens, des Syriens, des Dalmates, des Monténégrins. Des ingénieurs français dirigeaient ce monde cosmopolite.

L'Exposition universelle de 1867 offrit à la Compagnie de Suez une nouvelle occasion de faire connaître ses travaux. Un panorama du tracé du Canal, avec les points principaux de son parcours; un plan en relief de l'Isthme, et surtout des modèles de tous les appareils employés à la construction, tels étaient les éléments de renseignements exposés, et qui furent l'objet d'un grand succès, sanctionné, d'ailleurs, lors de la distribution des récompenses, par la grande médaille décernée à la Compagnie dans la personne de son Président-fondateur.

C'est peu après que la Compagnie sollicita du gouvernement l'autorisation d'émettre un emprunt de 100 millions avec lots, pour couvrir les dépenses qui restaient encore à faire pour l'achèvement du Canal. Le Conseil d'État, saisi de la proposition, émit des conclusions favorables, et le Corps législatif, après examen par une Commission spéciale, discuta le projet dans la séance du 16 juin 1867 et l'adopta.

Le 21 juin, le projet fut porté au Sénat, qui, dans sa séance du 30, confirma le vote du Corps législatif.

Le 5 juillet, la loi fut promulguée, et, le 6, la souscription fut ouverte, pour être close le 9 avec un plein succès.

Ce second appel aux capitaux n'attira sur la Compagnie aucun de ces commentaires malveillants dont la presse anglaise et le monde politique britannique étaient jadis si prodigues. Les temps changeaient et une évolution très curieuse à l'égard du Canal de Suez s'accomplissait de l'autre côté de la Manche.

Dans le courant de l'année 1868, une association de Londres pour le développement de l'industrie cotonnière, la *Cotton supply Asso-*

ciation, remit à lord Stanley, ministre des Affaires étrangères d'Angleterre, une requête à l'adresse du gouvernement, demandant à celui-ci de négocier avec les autres puissances et spécialement avec la France une convention dont l'objet serait la neutralité du Canal de Suez, garantie par tous les pays.

Lord Stanley répondit à cette communication par une véritable déclaration officielle.

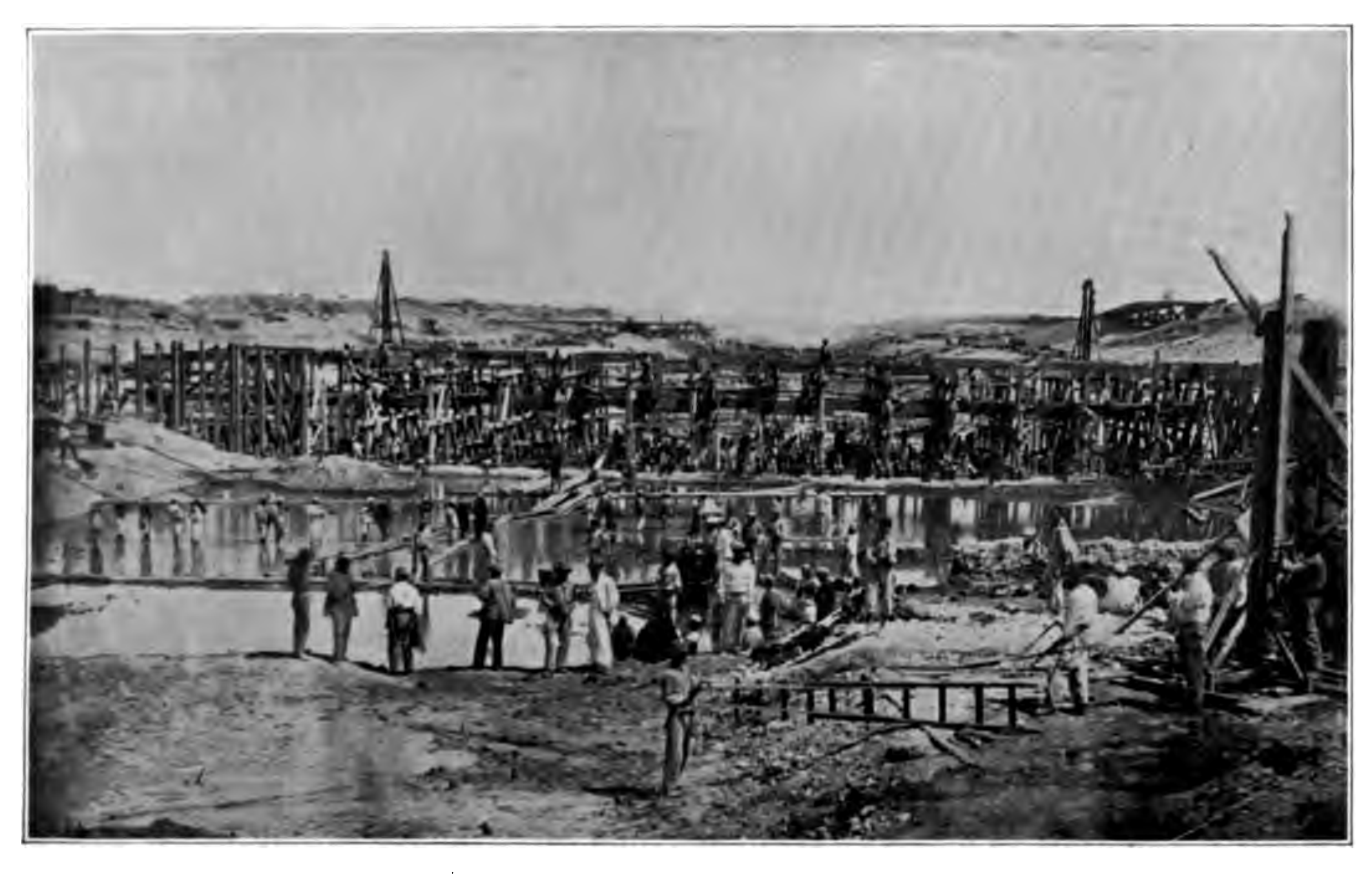
« Je n'ai aucune espèce de doute, dit-il, sur l'achèvement définitif du Canal de Suez. Il est évident qu'aucune nation ne profitera aussi largement que la nôtre du trafic qui doit passer sur le Canal. Je garderai le souvenir des questions dont vous venez de m'entretenir dans la pensée de les résoudre et je leur donnerai toute l'attention que leur grande importance mérite. » Quelle métamorphose!

On suivait à l'étranger les progrès de l'entreprise avec plus d'attention encore qu'en France et de nombreux touristes anglais allaient visiter les travaux du Canal de Suez.

Enfin, dans les derniers mois de 1868, l'ingénieur Borel disait dans une conférence qu'il fit à Paris, à la salle des Capucines : « Pour nous, le Canal est fini ; à telles enseignes qu'ayant à prendre, en vue de son achèvement prochain, divers engagements avec la Compagnie de Suez, nous n'avons pas hésité à contracter celui d'avoir terminé les travaux et livré le Canal à la grande navigation en octobre 1869. » M. Borel tint parole ; il succomba malheureusement à la peine et n'assista pas à son triomphe.

Le 14 mars 1869, les eaux de la Méditerranée furent introduites dans le bassin des lacs Amers, au moyen d'un *pertuis déversoir*, en présence du prince de Galles et du Vice-Roi. On usa du même système pour l'introduction de l'eau de la Mer Rouge, et l'importante opération de la jonction des deux mers dans le bassin des lacs Amers eut lieu le 15 août de la même année. La Méditerranée et la Mer Rouge semblèrent tout d'abord reculer à leur choc mutuel, mais ne tardèrent pas à revenir l'une vers l'autre, et elles se reconnurent pour s'être déjà mêlées, il y avait bien des siècles !

Le 2 août 1869, à l'assemblée générale des actionnaires, F. de



DÉVERSOIR DES EAUX DE LA MER ROUGE DANS LE CANAL.

Communiqué par M. Lavalley

tares, dont j'ai parlé plus haut à propos de la sentence arbitrale de Napoléon III, et pour laquelle le gouvernement égyptien dut payer, à raison de 500 francs par hectare, une indemnité de 30 millions. La Compagnie gardait donc seulement la jouissance des terrains nécessaires à l'établissement et à l'exploitation du Canal. L'étendue et les limites de ces terrains furent déterminées par la convention du 22 février 1866; elles comprenaient non seulement l'espace occupé par le Canal, par les francs-bords et par les chemins de halage, mais tout le périmètre utile pour donner aux besoins de l'exploitation une complète satisfaction, et, en particulier, pour permettre d'établir à proximité du Canal maritime des bassins, des dépôts, des magasins, des ateliers, enfin des habitations entourées de jardins, pour le personnel de la Compagnie. Cette étendue était fixée à 10 214 hectares. Il était admis, d'autre part, que tout particulier aurait la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement, de s'établir, soit le long du Canal, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage, soit dans les villes créées su son parcours, à la condition toutefois que les emplacements choisi ne fussent pas jugés indispensables aux services de l'exploitation, e à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie le sommes dépensées par elle pour la création des terrains ou leu appropriation. Mais cette mesure était insuffisante pour assurer l peuplement de l'Isthme, pour appeler la vie et l'activité autour de établissements de la Compagnie; elle ne garantissait à ceux qu s'installaient sur les terrains libres de la concession qu'un droit c même nature que celui attribué à la Compagnie, c'est-à-dire u droit de jouissance. Pour qu'il fût procédé à des aliénations régu lières conférant aux acquéreurs de véritables titres de propriété, u entente était nécessaire entre le gouvernement égyptien et la Cor pagnie. C'est cette entente qui fut réalisée par l'une des conventio de 1869. Aux terrains à bâtir réservés à la Compagnie et ne deva pas être utilisés pour l'exploitation du Canal, le gouvernement égy tien adjoignait 300 hectares à Port-Saïd et 200 hectares à Ismaïl L'ensemble constituait un fonds commun placé sous la gestion d'u

commission spéciale composée de deux membres choisis par le gouvernement et de deux membres désignés par la Compagnie. Il devait être mis en vente, en raison des demandes et des besoins des populations, le produit net des aliénations appartenait au Khédive et à la Compagnie par moitié et constituait le *Domaine commun*.

En signant ces conventions, dont je me borne à indiquer les clauses principales, mais dont l'ensemble était incontestablement avantageux pour la Compagnie et présentait le grand intérêt de lui créer une situation bien nette à l'égard du gouvernement égyptien, Ismaïl-Pacha disait au duc d'Albufera « qu'en travaillant pour le Canal, il travaillait pour l'Égypte et pour lui-même; qu'il n'avait rien tant à cœur que d'assurer le succès d'une œuvre aussi grande, et qu'il était heureux d'en donner de nouveau le témoignage aux actionnaires auxquels il était si intimement associé ».

Nous sommes maintenant à la veille de l'inauguration. La tâche commencée douze ans auparavant est devenue une réalité, malgré les obstacles, les résistances et les difficultés de toutes sortes. Le triomphe va récompenser la persévérance, faire oublier les luttes et amener les méconnaissances systématiques à la juste appréciation des choses.

Le 29 août, M. Saunders, propriétaire-directeur de l'*Englishman*, journal de Calcutta, faisait cette déclaration :

« Comme représentant de la presse de l'Inde, j'ai à reconnaître que, moi et nous tous, sujets britanniques, nous n'avons pas cru à la possibilité de percer heureusement l'Isthme de Suez. Nous nous sommes complètement trompés et les faits ont réfuté nos opinions. Nous avons été repoussés de toutes nos positions. Non seulement le Canal est percé, mais il a conquis le monde. Nous allons voir s'opérer une révolution complète dans le mode de navigation sur les mers orientales, révolution causée par la nécessité de passer le Canal.

« Nos princes et nos vice-rois, nos généraux, nos ingénieurs et nos négociants ont visité les travaux du Canal, et tous sont revenus impressionnés de la grandeur de l'entreprise, de l'habileté qu'on y a déployée et du succès obtenu. Liverpool est arraché à son indiffé-

rence, Londres est éveillée de sa sécurité illusoire, et tous se prépa rent à la grande lutte qui s'avance tranquillement au-devant d'eux e à laquelle toutes les nations doivent participer. L'ouverture du Cana de Suez sera, en effet, une révolution maritime et commerciale. »

* * *

L'inauguration eut lieu exactement à la date fixée du 17 novembr 1869.

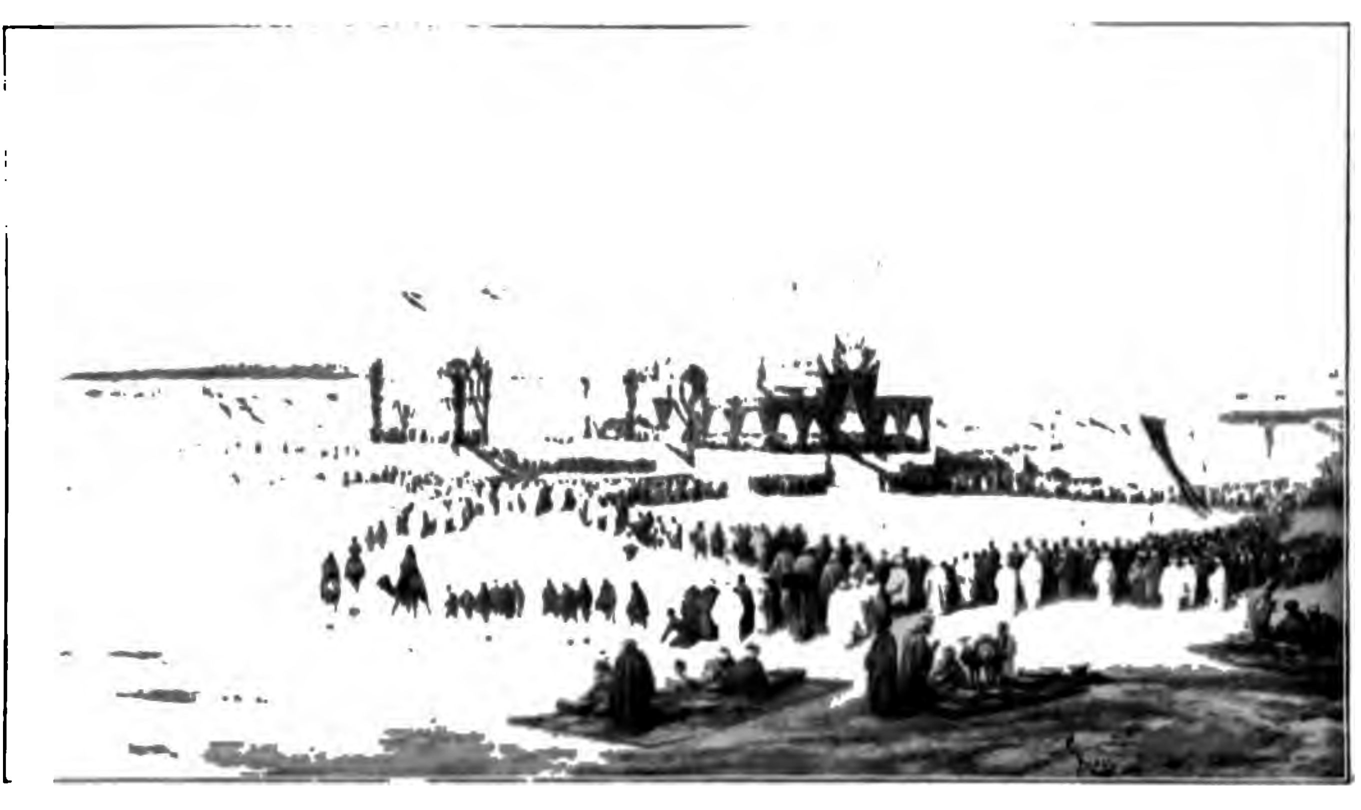
« Dans les annales de notre siècle, de tous les siècles peut-être on ne trouverait pas une cérémonie dont le caractère ait été plu grandiose et l'objet salué par des acclamations plus sincères, plu unanimes (1).

« Tout était réuni dans cette solennité pour parler à l'esprit, l'imagination, à l'âme. Sur cette terre d'Égypte, l'un des berceau de l'humanité, le monde moderne manifestait sa puissance sous l forme la plus saisissante et la plus durable. La science réveillait d son antique sommeil la terre des Pharaons et traçait à la civilisatio une route pacifique et féconde à travers les sables du désert. Atter due avec le plus vif et le plus curieux intérêt, l'inauguration du Can de Suez avait attiré en Égypte, de tous les points de l'Europe et d globe, un grand concours de spectateurs.

« Depuis un mois les paquebots de toutes les Compagnies ma times en relation avec l'Égypte étaient encombrés de passagers, l uns appelés par l'hospitalité du Khédive, qui fut splendide, l autres spontanément attirés par le désir de contempler ce magı fique spectacle.

« La presse universelle, la science, les arts, le commerce et l' dustrie, toutes les forces intellectuelles et actives des nati avaient dans cette foule leurs représentants illustres et autorisés comme pour donner tout son relief à cette fête du travail et d conquête pacifique, les souverains, les princes, les ambassade attitrés des puissances venaient la présider et conduire eux-mêı

(1) *Ferdinand de Lesseps, sa vie, son œuvre.* Alex. Bertrand et Émile Ferrier.



BÉNÉDICTION DU CANAL

[illegible] tableau de R[illegible], appartenant à la Compagnie de Suez

une manifestation inouïe jusqu'alors dans les fastes du monde (1). »

Comme en 1865, la Chambre de commerce de Marseille m'avait fait l'honneur de me déléguer en Égypte pour la représenter aux fêtes de l'inauguration et au Congrès international du Caire, et j'arrivai à Port-Saïd le 12 novembre (2).

Le 13 novembre, le Vice-Roi, venu à Port-Saïd sur son yacht le *Maroussah*, recevait le prince et la princesse des Pays-Bas. Le 14, F. de Lesseps débarquait avec sa famille. Le 15, l'empereur François-Joseph d'Autriche, accompagné de deux de ses ministres, le comte de Beust et le comte Andrassy, et par l baron Prokesch, son ambassadeu en Turquie, entrait à son tour dan le port. Il avait bravé un véritabl danger pour arriver au jour fixé car il s'était embarqué à Jaffa malgré les représentations de l'ami ral Tegethoff, par un temps épou vantable, dont nous avions eu u échantillon à bord du *Touareg*. L ciel était gris, le vent très fort, et la mer, à l'avenant, déferlait su la plage et avait quelque peu démoli les préparatifs de la fêt



L'IMPÉRATRICE EUGÉNIE.

(1) *Une famille française. Les de Lesseps*, par Bridier.

(2) Que de souvenirs se rattachent pour moi à ce voyage entrepris sur le *Touare* charmant yacht de la Compagnie Marseillaise des Transports maritimes à vapeur, bord duquel mon collègue, M. Émile Darier et bien des amis, et des meilleurs, trouvaient réunis. Combien d'entre eux, hélas! manquent à l'appel!

En dehors du rapport officiel que j'adressais à la Chambre de commerce de Marseil j'ai sous les yeux le compte rendu de notre croisière en Méditerranée et de l'inaug ration du Canal de Suez, que nous fîmes en collaboration avec Henri de Montricher, fils de l'ingénieur éminent auquel nous devons le canal de la Durance, et, en feuil tant cette œuvre de jeunesse, je ne peux me défendre d'une réflexion que bien d'aut ont faite avant moi et que l'on fera certainement encore, c'est qu'en avançant en â le plus pénible n'est pas de se sentir vieillir, mais de voir s'en aller, un à un, ce avec qui on avait commencé l'existence et pris la douce habitude de vivre et penser.



S. M. FRANÇOIS-JOSEPH, EMPEREUR D'AUTRICHE.



S. A. I. LE PRINCE DE PRUSSE.



S. A. R. LA PRINCESSE DES PAYS-BAS.



S. A. R. LE PRINCE DES PAYS-BAS.

Mais, le soir, le vent se calma comme par enchantement, le ciel s'éclaircit et un superbe arc-en-ciel parut à l'horizon.

Le 16, dès sept heures du matin, une formidable canonnade ébranle le *Touareg*; elle annonce le Prince de Prusse, Frédéric-Guillaume, à bord de la frégate *Herta*; la canonnade redouble, c'est l'Impératrice des Français. Debout sur la dunette de l'*Aigle*, elle répond par de gracieux saluts aux hourras des marins qui garnissent les vergues de tous les navires et l'acclament dans toutes les langues.

A une heure, bénédiction du Canal.

« Sur la plage, dit M. Marius Fontane (1), devant le quai Eugénie, trois estrades élégantes avaient été élevées. La première, la plus rapprochée du quai, était destinée aux illustres hôtes du Khédive. En face, entre elle et la mer, se dressaient, à gauche, l'estrade réservée au service musulman; à droite, l'autel chrétien. Le Khédive avait voulu ainsi symboliser l'union des hommes et leur fraternité devant Dieu, sans distinction de cultes; c'était pour la première fois qu'en Orient se voyait ce concours des croyances pour célébrer et bénir en commun un grand fait et une grande œuvre. »

Le cortège s'avance. Le maître des cérémonies du Khédive, Zeki-bey, ouvre la marche; puis, ce sont les états-majors des escadres.

Viennent ensuite la princesse des Pays-Bas, donnant le bras à l'héritier du trône égyptien, Thewfik-Pacha, fils du Khédive; le prince Henri des Pays-Bas; sir Henry Elliot, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople; l'amiral espagnol; l'amiral Pâris et M. Dupuy de Lôme; le colonel anglais Russel; Rizza-bey, gouverneur de Port-Saïd; le prince héritier Georges de Hanovre; le colonel Doring.

La musique joue l'air national de France. Des étendards aux armes d'Autriche et de Hongrie, entourant le drapeau français, précèdent l'Impératrice, qui donne le bras à l'empereur François-Joseph.

Après eux, le souverain de l'Égypte et M. F. de Lesseps, l'archiduc Victor d'Autriche, l'émir Abd-El-Kader, le prince Toussoum-Pacha, S. E. Nubar-Pacha, le prince Murat, Bur-

(1) *Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez*, par M. Fontane.

ghère-bey, le général Douay, le comte Andrassy, M. de Beust, le baron de Prokesch, le duc de Huescar, l'amiral Tegethoff, M[mes] de la Poëze, de Lermina, de Nadaillac, la comtesse de Sancy-Parabère, la duchesse de Persigny, M[lles] d'Albe et Mary Stuart, M. Calemard de La Fayette représentant le Congrès scientifique; M. Léon Donnat, le Congrès commercial; M. Béhic, les Messageries maritimes, dont il est le Président, etc., etc.

Au milieu du scintillement des uniformes se détachait l'austère et énergique figure d'Abd-El-Kader, drapé dans son burnous blanc et portant pour tout ornement, sur sa poitrine, les insignes de grand-croix de la Légion d'honneur. Belle et généreuse pensée d'avoir fait assister cet héroïque vaincu à l'union de l'Orient et de l'Occident. Le gouvernement français avait mis à sa disposition la frégate *Forbin*, commandée par le capitaine Meyer, et qui était ancrée à côté de notre yacht (1).



GÉNÉRAL IGNATIEF.

F. de Lesseps, debout à l'entrée du pavillon central, recevait cette escouade de têtes couronnées. Un coup de canon se fit entendre, et le grand mufti du Caire, entouré de ses ulémas, commença sa bénédiction. Elle ne fut pas longue... : quelques versets du Coran et tout fut dit.

On entonna ensuite le *Te Deum* et Mgr Bauer prit la parole. Doué

(1) J'ai pu voir l'Émir de près pendant plusieurs jours, assister à ses prières du soir et du matin, qu'il venait faire regulièrement sur le pont du *Forbin*, et j'ai été profondement frappé de la noblesse de ses allures et de sa grande courtoisie. Le Vice-Roi Ismail lui avait toujours fait grise mine et la solennité du moment ne modifia en rien son attitude. Il etait preoccupé et même jaloux de l'ascendant que l'Émir avait sur les Arabes et du respect qu'il leur inspirait.

d'une façon dangereuse en se mettant en travers du Canal, et obstrua complètement le passage. « Si on ne peut pas la renflouer », dit le Vice-Roi, « qu'on la fasse sauter à la dynamite. » F. de Lesseps l'embrassa en entendant cet ordre, et ce ne fut qu'aux premières lueurs du jour que la frégate fut renflouée et amenée contre la berge pour permettre la circulation. Mais ni le Vice-Roi ni F. de Lesseps ne dormirent beaucoup dans la nuit du 16 au 17 novembre, et je me souviens d'avoir entendu dire à celui-ci :



LE COMTE ANDRASSY

« Je n'avais jamais vu aussi clairement que la chute est bien près du triomphe. »

Le 17, à huit heures du matin, le canon tonne et l'*Aigle* lève l'ancre et se dirige vers le Canal.

« Tous les bâtiments qui devaient figurer dans le Canal, écrivait M. Alloury au *Journal des Débats*, se sont mis en marche et sont entrés l'un après l'autre dans le Canal (1).

« L'*Aigle*, portant l'Impératrice, les yachts de l'empereur d'Autriche, du prince de Prusse et des autres souverains ouvraient la marche. Le *Péluse* venait à leur suite, et, après lui, les autres navires, au nombre total de

(1) Voici les noms et les nationalités de ces navires :

Aigle	Yacht français.	*Latif*	Corvette égyptienne
Greif	Vapeur autrichien	*Salamandre*	Aviso français
Elisabeth	— —	[illegible]	Yacht russe.
Grille	Yacht de la Confédération de l'Allemagne du Nord.	*Forbin*	Frégate française
		Actif	Aviso français
Delphin	Canonnière de la Confédération de l'Allemagne du Nord	*Bruat*	Corvette française
		Fauvette	Yacht français
[illegible]	Yacht hollandais	*Cambria*	Yacht anglais
[illegible]	Corvette russe	[illegible]	Vapeur anglais
Psyché	Yacht anglais	*Deer Hound*	— —
Vulcan	Vapeur autrichien	[illegible]	Vapeur français de la Compagnie des Transports maritimes
Péluse	Vapeur français des Messageries maritimes	[illegible]	Vapeur français

soixante et huit, formant trois divisions » La liste de ces navires est un document historique, et je la donne en note dans l'ordre qu'ils occupaient pendant la traversée.

A une heure et quart, l'*Aigle* était à Raz-el-Eche, à 14 kilomètres de Port-Saïd, et, à midi et demi, il passait devant Kantara. La flotte poursuit sa route, dépasse Kantara, El Ferdane, et s'engage dans le seuil d'El Guishr, dont les hauteurs et les berges sont envahies par la population d'Ismaïlia. Le passage s'effectue dans un enthousiasme indescriptible.

En entrant dans le lac Timsah, le yacht impérial était accueilli par les saluts de trois navires de guerre égyptiens qui venaient de Suez. A ces saluts se mêlaient les décharges des batteries de terre, les sons stridents de la musique arabe et les clameurs à la fois enthousiastes et reconnaissantes des races diverses qui se pressaient autour des rives du lac.

« Nous sommes entrés dans le lac Timsah, dit M. Eug. Yung dans le *Journal des Débats*, le lac Timsah qui était une mare, et dont le percement du Canal a fait une petite mer intérieure, de forme circulaire. Sur ses bords s'élèvent les dunes, au pied desquelles la main de l'homme et le Canal d'eau douce ont fait pousser des arbres aussi

Europe	Vapeur français de la Compagnie Fraissinet	*Anglia*	Vapeur anglais.
Newport	Corvette anglaise.	*Caraçao*	Corvette hollandaise.
Lynx	Vapeur anglais.	*Marenta*	Corvette autrichienne.
Général Kotzebue	Vapeur russe.	*Noël*	Trois-mâts français.
Hawk	Vapeur anglais.	*Diamant*	Corvette française.
Principe Thomaso	Vapeur italien.	*Deer Herend*	Yacht anglais.
Principe Oddone	— —	*Godavery*	Vapeur français.
Scilla	— —	*Asie*	Vapeur français (Compagnie Fraissinet).
Pluto	Vapeur autrichien.	*Ville d'Aigues-Mortes*	Trois-mâts français.
Principe Amedeo	Vapeur italien.	*Marinus*	Trois mâts anglais.
Rapid	Corvette anglaise.	*Viajante*	Trois-mâts portugais.
Hum	Corvette autrichienne	*Sin Nanging*	Vapeur anglais.
Chibin	Vapeur égyptien.	*Queen of South*	— —
America	Vapeur autrichien.	*Prompt*	— — de la Compagnie Péninsulaire et Orientale.
Assiout	Aviso égyptien.		
Behera	Vapeur égyptien.	*Taïti*	Vapeur anglais.
Vladimir	Vapeur russe.	*Louise-et-Marie*	Vapeur français.
Garbieh	Corvette égyptienne.	*Doumelta*	Vapeur égyptien.
Fatoum	Vapeur égyptien.	*Fathoum*	— —
Italia	Vapeur italien.	*Zoumah*	— —
Sicilia	— —	*Erymanthe*	Vapeur français des Messageries maritimes.
Nordsijernem	Frégate norvégienne.		
Pelaio	Vapeur espagnole.	*Alphée*	Vapeur français des Messageries maritimes
Pseswape	Yacht russe.		
Delta	Vapeur Anglais.		



ABD-EL-KADER.

[illegible]

jeunes que la ville d'Ismaïlia, qui s'élève du sein de leur verdure encore tendre.

« Nombre de vaisseaux nous ont précédés. De gros navires sont arrivés à Suez, et, quoique sans pilotes, ont parcouru heureusement la seconde moitié du Canal, dont nous venons de franchir avec succès la première moitié. »

S. A. le Vice-Roi avait eu l'idée grandiose et originale de grouper autour d'Ismaïlia des échantillons des diverses tribus de son royaume, qui avaient répondu à son appel en accourant en foule avec leurs femmes, leurs chevaux, chameaux, dromadaires, buffles, moutons, gazelles; et le fourmillement de tous ces êtres, de ces hommes de toutes couleurs et de tous rangs, ulémas, derviches tourneurs et hurleurs, almées, cheiks, fellahs et bédouins, présentait un spectacle unique.

La masse des invités du Vice-Roi n'ayant pu trouver à se loger tout entière dans la ville, la grande majorité coucha sous la toile. Mais les Arabes avaient mis entre leur campement et celui des *Roumis* une frontière naturelle, le Canal d'eau douce.

A huit heures, l'Impératrice mettait pied à terre et se rendait à cheval au chalet du Vice-Roi, au seuil d'El Guishr, et revenait, montée sur un dromadaire, à Ismaïlia. A deux heures, l'empereur d'Autriche et les princes descendaient à terre à leur tour, se dirigeant vers le palais du Khédive. Le soir, près de cinq mille invités assistaient au bal du souverain de l'Égypte.

Rien n'était plus curieux que l'ébahissement des cheiks arabes, ces enfants du désert, qui n'avaient jamais assisté à des bals à l'européenne et ne s'expliquaient en aucune façon le charme qu'on y peut trouver. Ils étaient surtout surpris et presque scandalisés de voir des souverains et des souveraines, des princes et des princesses et de hauts personnages, dansant entre eux et se trémoussant. Ils ne comprenaient pas que ce genre d'exercice ne fût pas réservé à des femmes dont c'est le métier, à des almées, ainsi que cela se passe chez eux.

Le 19, la flotte quitta le lac Timsah pour se rendre dans les lacs



PROMENADE DES SOUVERAINS A ISMAILIA.

D'après une aquarelle de Riou

Amers, et je n'ai pu me défendre d'un sentiment profond d'étonnement en me souvenant qu'il y avait quatre ans à peine, ces vastes espaces étaient couverts de lagunes entremêlées de tertres sablonneux et de bancs de sel.

A midi et demi, le yacht impérial leva l'ancre, passa devant Toussoum, franchit le seuil du Serapeum et mouilla à quatre heures et demie au phare sud des lacs.

Le 20, l'*Aigle* quittait les lacs Amers à sept heures moins un quart et entrait dans la Mer Rouge à onze heures et demie. L'Isthme avait été traversé, de la Mer Méditerranée au golfe Arabique, directement, et, pendant la journée, les soixante-huit navires de l'inauguration venaient jeter l'ancre dans la rade de Suez.

Le commandant de l'*Aigle*, M. de Surville, consacrait le fait accompli en inscrivant ces simples mots sur le journal de bord :

« Mouillé sur la rade de Suez (Mer Rouge), le 20 novembre 1869. Signé : Eugénie. »

Et l'Impératrice demanda aux personnages présents en ce moment à bord de l'*Aigle*, de joindre leurs signatures à la sienne : F. de Lesseps, prince Joachim Murat, de Surville, F. Douay H. Davillier de Saint-Jean-d'Angély, comtesse de La Poëze, duc d(Huescar, Mme Delessert, Nadaillac, Mary Stuart, Louise Stuart Jeanne de Lesseps, Angèle Marion, comte de Cossé-Brissac, Clary F. Raimbeau, Charles de Lesseps, Victor de Lesseps, A. Meurville Albert Clément, F. Ridel, Ed. Hepp, Aug. Mariette, T. Botard A. de Reffy, l'abbé Mitaire, J. de La Mure, R. Escande, F. de Possel G.-E. Dubois, A. Dufriez, Doué, M. Gasquet.

Après un déjeuner offert à bord de l'*Hoogly* par la Compagni des Messageries maritimes, tous les souverains et princes télégra phièrent dans leurs pays respectifs qu'ils avaient bien réellemen passé en bateau de la Méditerranée à la Mer Rouge, et ils entou raient d'hommages l'impératrice Eugénie, rayonnante de beauté e justement fière de son rôle.

Quelques jours après l'inauguration, Ferdinand de Lesseps épous en secondes noces, une charmante créole, Mlle Louise-Hélène Autar

de Bragard, fille d'un ancien magistrat de l'île Maurice, né à Port-Saint-Louis, en juillet 1848. Le mariage civil eut lieu au Consulat de France, et la bénédiction nuptiale leur fut donnée par l'abbé Bernard de Milan, curé de l'église de Saint-François-de-Sales à Ismaïlia.

⁂

En Europe, l'ouverture du Canal de Suez était partout signalée comme un événement considérable.

Le 29 novembre, dans le discours qu'il prononçait à l'ouverture des Chambres, Napoléon III disait :



Mme FERDINAND DE LESSEPS.

« Pendant que l'Amérique unit l'Océan Pacifique à l'Atlantique par un chemin de fer de 1 000 lieues d'étendue, partout les intelligences et les capitaux s'entendent pour relier entre elles, par des communications électriques, les contrées du globe les plus éloignées. La France et l'Italie vont se donner la main à travers le tunnel des Alpes; les eaux de la Méditerranée et de la Mer Rouge se confondent déjà par le Canal de Suez. L'Europe entière s'est fait représenter à l'inauguration de cette entreprise gigantesque, et si aujourd'hui l'Impératrice n'assiste pas à l'ouverture des Chambres, c'est que j'ai tenu que, par sa présence dans un pays où nos armes se sont autrefois illustrées, elle témoigne de la sympathie de la France pour une œuvre due à la persévérance et au génie d'un Français. »

Les Cortès espagnoles avaient déclaré par un vote unanime que « Ferdinand de Lesseps avait bien mérité de l'humanité »; et l'empereur d'Autriche, revenu dans ses États, s'exprimait ainsi en s'adressant aux députés : « Une œuvre qui honore le génie et la persévérance de son fondateur, et à l'inauguration de laquelle j'ai pris part, promet, par son achèvement, à notre commerce et à

notre industrie un terrain nouveau pour cette activité progressive et créatrice que je recommande à votre sollicitude d'encourager. »

Le gouvernement anglais même était venu à résipiscence et rendait justice à celui dont il avait été si longtemps l'irréductible adversaire. Il comprenait enfin, comme F. de Lesseps le lui avait bien souvent répété, qu'ayant la marine la plus considérable et les plus grandes colonies en Orient, le Canal de Suez lui serait plus profitable qu'à tous autres.

Le gouvernement de l'Inde avait adressé une dépêche ainsi conçue : « Succès au gigantesque ouvrage de paix si bien exécuté par les Français dans l'intérêt de l'univers. »

De son côté, lord Clarendon, ministre des Affaires étrangères d'Angleterre, écrivait, au nom de son gouvernement, la lettre suivante à F. de Lesseps :

Foreign Office, 27 novembre 1869.

« Monsieur, la nouvelle qui est arrivée en Angleterre, dans ces derniers jours, du succès de l'ouverture du Canal de Suez, a été reçue avec une grande et universelle satisfaction. En ayant l'honneur de vous féliciter, vous aussi bien que la nation et le gouvernement français qui ont pris un aussi profond et constant intérêt à vos travaux, je sais que je représente exactement les sentiments de mes compatriotes.

« Malgré les obstacles de tous genres contre lesquels vous avez eu à lutter et qui résultent, nécessairement, tant des circonstances matérielles que d'un état social auquel de pareilles entreprises étaient inconnues, et bien que vous n'ayez eu pour vaincre ces difficultés que les ressources de votre génie, un brillant succès a finalement récompensé votre indomptable persévérance.

« C'est pour moi un véritable plaisir d'être l'organe qui vous transmet les félicitations du gouvernement de Sa Majesté sur l'établissement d'une nouvelle voie de communication entre l'Orient et l'Occident et sur les avantages politiques et commerciaux qu'on peut avec confiance attendre comme le résultat de ces efforts. »

Cette lettre officielle ne fut pourtant pas le seul témoignage que reçut F. de Lesseps de l'évolution accomplie en sa faveur dans l'opinion anglaise.

En juin 1870, il se rendit à Londres et à Liverpool, où des réceptions pompeuses et enthousiastes furent organisées à son intention.

A Liverpool, M. Duckworth, président de la Chambre de commerce, lui adressa ces paroles :



LORD CLARENDON.

« Nous faisons ce que la postérité fera d'une façon plus ample et plus illimitée. Toutefois, nous nous réjouissons que M. de Lesseps, après tant d'autres grands bienfaiteurs de l'humanité, négligés, incompris, inappréciés de leur vivant, n'ait pas à se réfugier dans l'espoir du verdict des générations éloignées. Il voit l'estime dans laquelle le tient le peuple qui l'entoure et dont il est le contemporain. Il trouvera dans nos applaudissements, dans notre sympathie, dans notre admiration les sentiments que tous doivent ressentir pour une œuvre qui est non seulement d'une grande valeur matérielle, mais encore d'un grand héroïsme moral. »

Le 4 juillet, le duc de Sutherland offrit en l'honneur de F. de Lesseps un banquet où M. Gladstone prononça un discours dans lequel il n'exprima point d'opinion nouvelle, mais où il fit l'éloge de ce qu'il avait toujours soutenu et encouragé ; car il avait été des premiers à applaudir généreusement aux efforts de F. de Lesseps. « Lorsque vous aurez réussi, lui avait-il dit plusieurs années aupa-

ravant, le Canal de Suez sera si utile à l'Angleterre que, soyez-en sûr, il y rencontrera l'appui le plus complet. C'est ici que vous serez couronné de gloire. »

Le plus curieux est que M. Gladstone avait été prophète. Le 6 juillet, au banquet du Lord-Maire, celui-ci disait : « Nos grands ingénieurs se sont trompés ; M. de Lesseps était dans le vrai et le Canal de Suez est un fait accompli. »

Le 8, on tirait au Palais de Cristal, en l'honneur de F. de Lesseps, un feu d'artifice, dont une pièce allégorique de l'Isthme de Suez figurait ces mots : « A de Lesseps l'Angleterre offre ses félicitations cordiales! »

Le 9, le prince de Galles remettait à F. de Lesseps, à la Société pour l'encouragement des arts, des manufactures et du commerce, la médaille d'or dite du prince Albert, et accompagnait la remise de cette distinction des paroles suivantes : « La Grande-Bretagne n'oubliera jamais que c'est à vous qu'est dû le succès de cette grande entreprise qui est destinée à développer à un si haut point les intérêts commerciaux qui existent entre elle et ses possessions de l'Orient, et j'espère que, depuis que vous êtes parmi nous, la nation anglaise vous a prouvé combien elle apprécie les avantages que votre grande œuvre a déjà procurés et procurera à notre pays. »

Le 11 juillet, M. Gladstone, premier ministre, annonçait à F. de Lesseps que la reine Victoria lui décernait la grand'croix de l'Étoile de l'Inde pour « l'énergie, l'habileté, la persévérance avec lesquelles pendant tant d'années et au milieu de si grandes difficultés, il avait poursuivi la création du Canal de Suez, aujourd'hui heureusement achevé ».

En même temps, F. de Lesseps était nommé citoyen de Londres, par décision du Conseil de la Commune, « pour son habileté à projeter, son indomptable énergie et sa persévérance à exécuter jusqu'à son heureux achèvement le Canal de Suez ». Enfin, un des organes les plus importants de la presse anglaise, un de ceux qui avaient le plus combattu F. de Lesseps, le *Times*, s'exprimait ainsi :

« M. F. de Lesseps, vainqueur de tous les obstacles, comblé d'honneurs, portant sur sa poitrine les ordres de la moitié des souverains de l'Europe, est venu nous visiter. Sa réputation est si universelle, sa grande entreprise est si brillante et si récente que, même chez un peuple ayant moins de goût que le peuple anglais pour accourir au-devant du lion du jour, sa marche serait un triomphe....



VUE DE SUEZ.
D'après un tableau de M. Em. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez

Le Canal de Suez est une des merveilles de notre monde moderne. Maintenant qu'il est fait, il est des gens qui diront qu'il n'était pas difficile de le faire. A cela on peut répliquer qu'au moment où l'entreprise fut, pour la première fois, annoncée, presque tout le monde croyait que les obstacles scientifiques et financiers ne seraient jamais surmontés.

« ... M. de Lesseps arrive dans un pays qui n'a rien fait pour le Canal de Suez et qui, cependant, depuis qu'il est ouvert, l'a fait traverser par plus de navires que toutes les nations du monde ensemble. Ce pays lui fournira les dividendes presque entiers que ses action-

naires recevront. Que ce soit la satisfaction que nous offrons pour le tort que nous aurions pu primitivement avoir ! »

Il n'était pas possible de renier avec meilleure grâce, tant par l'éclat des réceptions et la solennité des hommages que par les déclarations de la presse, tout ce qui avait été dit et fait en Angleterre contre F. de Lesseps pour l'empêcher de réussir. On ne pouvait souhaiter en faveur du Canal de Suez des aveux plus concluants et plus définitifs.

Mais rien n'est complet dans ce bas monde, et c'est au moment où F. de Lesseps remportait en Angleterre une si belle revanche qu'i se heurtait en France, et dans Paris même, à la malveillance des agioteurs. Ces adversaires qu'il avait démasqués en 1864, ne lu pardonnaient pas le nouveau triomphe qu'il venait de remporter e essayaient par de faux bruits et des brochures de diffamer la Compagnie et son Président. F. de Lesseps répondit à ces misérable attaques dans une Assemblée générale des actionnaires tenue l 30 mars, et cette odieuse campagne parut prendre fin.

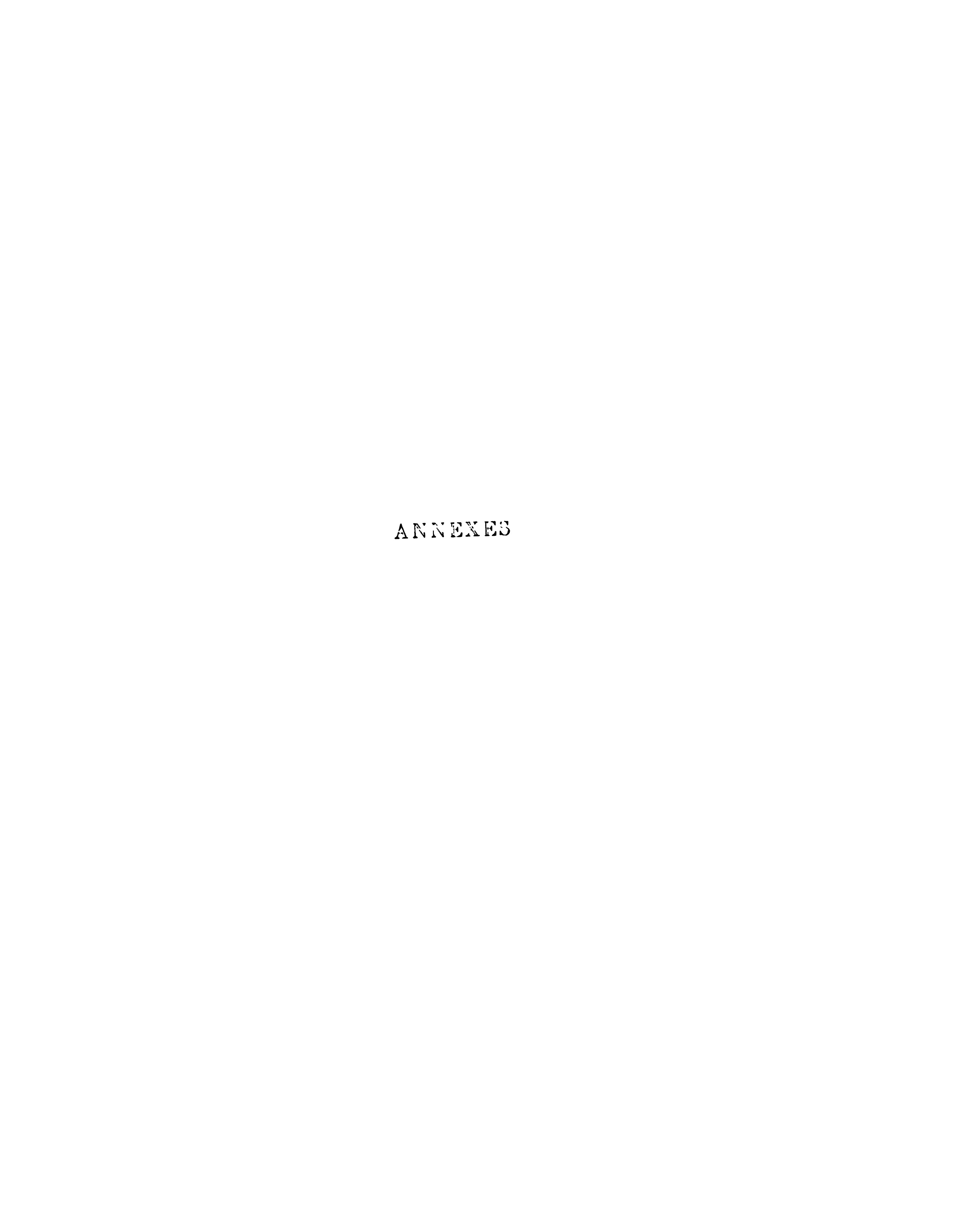
Survint la guerre avec l'Allemagne et le siège de Paris. En dé cembre 1870, au milieu de préoccupations qui ne laissaient guère d place à des polémiques de ce genre, un journal annonça qu F. de Lesseps était à Londres pour y négocier la cession de la Con pagnie de Suez à des capitalistes anglais.

F. de Lesseps n'avait pourtant pas quitté Paris depuis le mo d'août et ne s'en éloigna qu'en février 1871. Il dut démentir publ quement le projet absurde qu'on lui imputait, et Edmond Abo écrivait à ce propos : « Si la parole de M. de Lesseps avait beso de commentaires, il suffirait de remarquer qu'on ne peut vend que ce qu'on possède, et que le Canal de Suez n'appartient pas M. de Lesseps, mais aux actionnaires, à la France, à l'Égypte l'Europe et au monde civilisé.... M. de Lesseps ne possède que gloire d'avoir conçu cette entreprise et de l'avoir menée à bien travers mille obstacles moraux et matériels, et cette gloire, s'il vo lait la vendre, aucun homme vivant aujourd'hui ne serait as riche pour l'acheter. » Après l'écroulement de l'Empire, la sou

raine qui, dix mois auparavant, avait tant contribué au charme et à l'éclat des fêtes de l'inauguration, « quittant dans l'horreur d'un immense désastre son palais désert, trouva M. F. de Lesseps, avec quelques rares amis, pour lui offrir le bras et assurer sa fuite à travers la capitale où grondait la révolution (1). »

(1) Anatole France. Discours de réception à l'Académie française. Séance du 24 décembre 1896.





ANNEXES

(Archives des Affaires étrangères.
Constantinople, vol. 7, fº 202.
22 aoust 1665.)

ANNEXE Nº I

SECOND MÉMOIRE DU ROY

POUR SERVIR D'INSTRUCTION AU SIEUR DE LA HAYE-VANTELET, S'EN ALLANT A CONSTANTINOPLE, EN QUALITÉ D'AMBASSADEUR DE SA MAJESTÉ VERS LE GRAND SEIGNEUR.

« Il est certain que les Anglois et Hollandois ont un grand commerce estably dans les Indes Orientalles, d'où ils tirent une si grande quantité de marchandises de toutes sortes qui leur coustent si peu qu'elles leur donnent un proffit de 12 ou 15 millions de livres tous les ans, ce qui est d'une notoriété publique incontestable.

Il est certain, de plus, qu'ils remplissent toute l'Europe, depuis le Nord jusques au Sud, de toutes marchandises venant des Indes, mesme la France, l'Italie et l'Espagne ;

Qu'on peut encore advancer avec la mesme certitude que les mêmes marchandises, venant à présent des Indes par le Cap de Bonne-Espérance, avant que les Anglois et les Hollandois eussent doublé ce cap et porté leur commerce par mer jusques dans les Indes, venoient par les caravanes au travers les Estats du Grand Seigneur dans les eschelles du Levant où elles estoient acheptées par les Français et ensuite distribuées tant en France que dans toute l'Italie, Allemagne et autres pays de l'Europe ;

Que ces mesmes marchandises, venant par les caravannes, sont beaucoup plus chères que celles qui viennent directement des Indes par mer, que les Anglois et Hollandois n'ont aucune place dans toute la mer Méditerranée et qu'ainsi ils sont obligés de porter esgallement, en Angleterre et en Hollande, les marchandises qui leur viennent des eschelles du Levant et des Indes, et celles-cy venant avec une prodigieuse abondance et à un prix fort modique, celles-là sont beaucoup plus chères, et par conséquent ou ils y perdent, ou ils y gagnent beaucoup moins, et sur la difficulté qui pourrait naistre de ce discours que s'ils perdent ou gagnent moins sur celles venant des eschelles que sur celles des Indes, ils ne devroient point prendre celles-là, il est facile d'y répondre, veu que le commerce ne consiste pas seulement à avoir avec abondance les mar-

chandises nécessaires, mais mesme d'empescher que les autres n'en puissent avoir, parce qu'alors ceux qui se sont pu rendre maîtres du commerce jusques à ce point mettent tel prix qu'ils veulent aux marchandises, et c'est ce qui fait le prodigieux gain que les Hollandois et Anglois font leur commerce, lequel a augmenté considérablement depuis qu'ils l'ont estably dans les Estats du Grand Seigneur, parce qu'auparavant les mesmes marchandises qu'ils tiroient des Indes estoient aussy tirées par les François des eschelles, et estoient par eux distribuées en France, Allemagne et Italie, à un prix esgal mesme plus advantageux que celles qui pouvoient venir dans les mesmes pays par la Hollande et Angleterre à cause du peu de trajet des eschelles dans les ports de France, et de la facilité des rivières, au lieu que ces deux nations sont obligées de passer toute la Méditerranée, faire le trajet de l'Océan et ensuite porter ces mesmes marchandises et par terre et par rivières dans tous lesdits pays. Mais dès lors qu'ils ont pu parvenir à l'establissement de leur commerce dans les eschelles du Levant, et ensuite à ruiner presque entièrement celuy des François, tant par les mauvais traitements qu'ils ont reçus des Bachos, et autres officiers du Grand Seigneur, que par les grandes guerres que nos roys ont soustenues qui ne leur a pas permis de s'appliquer à ce qui pouvoit regarder le commerce, ils se sont rendus maistres de toutes les marchandises, y ont mis tel prix que bon leur a semblé, et ne se sont point souciez, et, au contraire, ont esté bien aise de n'en tirer des Estats du Grand Seigneur qu'autant qu'il en falloit pour empescher les François d'en prendre et tenir tousjours le commerce de ceux-cy dans le mauvais estat auquel il est réduit.

En sorte que toutte cette conduitte a attiré en mesme temps la ruine du commerce des François et la diminution des douannes du Grand Seigneur. Et au cas que ledit ambassadeur ayant la preuve de la diminution de ces douannes, ainsy qu'il est dit cy dessus, on ne doute pas qu'il ne persuade facilement au Grand Vizir cette vérité, et quand mesme il n'auroit pas la preuve entière de cette diminution, il faut tousjours que par le raisonnement cy dessus, il tâche de luy persuader ladite diminution, ce qui luy sera d'autant plus aysé que bien souvent les ministres du Grand Seigneur ne sont pas informez de ce destail.

Il est bien nécessaire que ledit sieur ambassadeur s'applique à posséder si parfaitement cette matière, qu'il puisse en bien persuader le Grand Vizir, et en mesme temps qu'il lui fasse naistre l'envie de trouver les moyens d'y remédier ; pour peu qu'il le trouve dans cette disposition, il pourra luy dire que si le Grand Seigneur veut faciliter le commerce des François, ce qui attirera indubitablement l'augmentation desdites douannes, Sa Majesté peut faire des choses qui seront d'un très considérable advantage pour ses Estats.

La première est qu'elle formera une grande Compagnie des principaux marchands de son royaume pour faire le commerce entier du Levant et

cette Compagnie aura le nombre de vaisseaux nécessaires pour enlever toutes marchandises qui viendront dans les eschelles.

Et la seconde, qui est encore infiniment plus considérable, consiste en ce que Sa Majesté ayant estably dans son Royaume une puissante Compagnie pour faire le commerce des Indes Orientalles, laquelle a desjà occupé l'isle de Madagascar, si le Grand Seigneur veut donner la liberté nécessaire pour establir des magasins à Suez, en Egypte, au fond de la mer Rouge, et la seureté pour le transport de toutes les marchandises, soit par voitures, soit sur le Nil, depuis ladite ville de Suez jusques sur la mer Méditerranée, où on pourrait establir d'autres magasins à condition d'accorder la descharge de toutes impositions à la réserve d'un demy pour cent suivant un tariffe qui seroit fait de la valleur de toutes les marchandises.

Non seulement par ces deux moyens le Grand Seigneur restabliroit les revenus de ses douannes, d'autant que les marchandises seroient attirées en abondance par les caravanes, par le moyen de la grande Compagnie française qui seroit formée pour cet effet, mais mesme il attireroit encore par succession du temps au dedans de ses Estats toutes les marchandises qui passent à présent par mer à droiture des Indes dans l'Europe, en tournant à l'entour de l'Afrique, ce qui luy produiroit un revenu fort considérable par la prodigieuse quantité de ces marchandises qui sont nécessaires à la consommation de l'Europe.

Mais, pour parvenir à une fin si grande et si advantageuse, il seroit nécessaire que le Grand Seigneur de sa part exécutast ce qui s'ensuit : Qu'il donne aux François des grâces pour leur commerce plus grandes qu'à toutes les autres nations, comme, par exemple, de ne payer que deux pour cent au lieu de trois qu'elles payent.

Le Roy demandant au Grand Seigneur l'exécution de la capitulation de 1604, en conséquence de laquelle les Hollandois, comme les autres nations, doivent naviguer sous la bannière de France, la liberté qui leur a esté accordée depuis ledit temps estant directement contraire à ladite capitulation, le Grand Seigneur pourroit leur oster cette liberté.

A l'esgard des Anglois, quoyque la liberté qui leur a esté donnée de naviguer sous leur bannière soit directement contraire à la capitulation de 1580, celle de 1604, les ayant exceptés, il suffirait que le Grand Seigneur mortifiast l'ambassadeur en le faisant trouver dans toutes les cérémonies publiques pour le faire tousjours précéder par l'ambassadeur de France, joint que Sa Hautesse pourroit donner ordre à ses officiers de troubler par toutes les voyes le commerce de cette nation et faciliter celuy des François.

Il faudroit, de plus, que le Grand Seigneur envoyast un de ses officiers intelligents dans toutes les eschelles avec ordre de travailler avec un François nommé par l'ambassadeur pour liquider toutes les debtes, punir tous ceux qui auroient fait des avanies aux François, annuller toutes les

promesses faites aux Maures et aux Juifs pour des intérest ou usures, et commencer cette recherche et cette liquidation par l'échelle d'Alexandrie, afin qu'elle pût servir de magasin général pour toutes les marchandises qui viendroient des Indes par la mer Rouge.

En exécutant toutes ces choses, le Grand Seigneur auroit l'advantage de voir en peu de temps ses douannes restablies et, en même temps, le passage de toutes les marchandises des Indes dans ses Estats.

Pour réduire ce discours en peu de parolles,

Avant que les Anglois et les Hollandois eussent passé le Cap de Bonne-Espérance,

Toutes les marchandises des Indes nécessaires pour la consommation de l'Europe estoient apportées par les caravannes, passoient par les Estats du Grand Seigneur, et estoient enlevées par les François.

Depuis que ces deux nations ont passé le Cap, elles ont diverty le cours ordinaire de toutes ces marchandises, et les ont enlevées directement par mer des Indes dans leurs Estats, et les ont ensuite distribuées dans toute l'Europe.

Après ce passage, les François s'estant maintenus dans le commerce du Levant, ils ont continué de tirer une grande quantité de marchandises et s'estant contentez de peu de gain, n'ont pas laissé de les distribuer aux pays qui estoient plus proches d'eux, et plus esloignés des deux nations, en sorte que le commerce du Levant s'est maintenu en quelque façon ; depuis que les deux nations ont eu la liberté commune avec les François d'establir leur commerce dans les Estats du Grand Seigneur, elles ont travaillé avec grande application à ruiner le commerce des François en Levant, afin de se rendre maistresses de toutes les marchandises venant du Levant, tant par la grande mer océanne que par les Estats du Grand Seigneur ; et à mesure qu'ils ont advancé dans la ruine du commerce des François, ils ont diminué la traite des marchandises par lesdits Estats, parce que, ayant du côté de la mer, à beaucoup meilleur prix, toute la quantité qui leur estoit nécessaire, ils n'avoient aucune nécessité d'en tirer, et ainsy les douannes du Grand Seigneur ont diminué considérablement, en sorte qu'il est certain qu'ils ont travaillé en mesme temps à diminuer le commerce des François et les douannes du Grand Seigneur, et c'est ce qui a obligé Sa Majesté de chercher les expédients nécessaires, non seulement pour restablir l'un et l'autre, mais mesme pour les augmenter considérablement, en attirant au dedans desdits Estats le mesme commerce qui y estoit autrefois, ensemble une bonne partie qui se fait par mer directement des Indes en Europe. Et d'autant que Sa Majesté est persuadée que le Grand Vizir connoistra parfaitement la vérité de tout ce qui est dit cy dessus, elle ne doute pas qu'il n'exécute les moyens proposez et ne donne promptement les ordres nécessaires pour cet effet dont il doit revenir de si grands avantages au Grand Seigneur.

Fait à Paris, le 22e jour d'aoust 1665.

(Archives de la Marine.
Volume B, 7, 51.)

ANNEXE N° 2

INSTRUCTION

POUR LE SIEUR DE NOINTEL, ENVOYÉ PAR LE ROI EN QUALITÉ DE SON AMBASSADEUR VERS LE GRAND SEIGNEUR, CONCERNANT LES AFFAIRES DU COMMERCE.

« ... Ledit sieur de Nointel doit encore être informé que tout le commerce des Indes Orientales se faisait autrefois par deux voies différentes au travers des Etats du Grand Seigneur ; la première, par les caravanes qui viennent par terre des Indes et de Perse ; la seconde, beaucoup plus abondante, se faisait par les vaisseaux qui venaient de toutes les parties des Indes, entraient dans la mer Rouge, venaient débarquer à Suez. Ensuite, les marchandises étaient portées à dos de mulets sur le Nil, d'où elles descendaient au Caire et à Alexandrie et de là apportées et distribuées dans toute l'Europe. Ces deux voies faisaient la richesse de l'Egypte, apportaient de prodigieux droits de douane au Grand Seigneur et causaient le commerce que les Marseillais, les Vénitiens et les Génois faisaient alors. La première voie des caravanes subsiste encore faiblement et produit le commerce qui se fait dans les échelles, la seconde voie a été entièrement abolie, en voici la raison :

« Lorsque les Portugais eurent trouvé le passage du Cap de Bonne-Espérance, en 1420 (1), et qu'ils se furent établis puissamment dans les Indes par leurs conquêtes, ils s'appliquèrent à se rendre maîtres de toutes les marchandises qui venaient de ces grandes et riches provinces. Et, pour cet effet, ils se rendirent maîtres du détroit de Bab-El-Mandeb, à l'embouchure de la mer Rouge, y tinrent toujours des vaisseaux, et, dans le cours de vingt années de temps, ils détruisirent et ruinèrent toutes les forces maritimes que les grands seigneurs tenaient dans la mer Rouge, et enfin interdirent entièrement l'entrée de cette mer à tous les vaisseaux des Indes, et, par ce moyen, se rendirent maîtres de toutes les marchandises qui entraient par cette mer et passaient ensuite par la Méditerranée dans

(1) J'ai tenu à respecter le texte de cette instruction ; mais la date de 1420 est une erreur. La première découverte du Cap, par BARTHÉLEMY DIAZ, eut lieu en 1486 et la seconde par VASCO DE GAMA, en 1497. — J. C.-R.

toutes les parties de l'Europe, et s'appropriaient par ce moyen à eux seuls ce grand commerce qui a été la cause de toute leur puissance et de toutes les grandes conquêtes qu'ils ont faites dans toutes les parties du monde.

« Sa dite Majesté veut que ledit sieur de Nointel, après avoir bien examiné ce point sur les cartes et dans les conférences qu'il aura avec le Grand Vizir sur le renouvellement des capitulations, il lui fasse connaître l'avantage qui reviendrait à l'Egypte et aux autres Etats du Grand Seigneur de rappler ce commerce par la mer Rouge et la facilité que Sa Majesté aurait de le faire, si le Grand Seigneur voulait donner quelque préférence dans le commerce aux Français et les décharger de tout droit pour toutes les marchandises qu'ils transporteraient par cette voie, leur donnant la facilité de faire ce commerce à l'exclusion de tous autres. Et pour lui faire connaître la facilité de cet établissement, il pourra lui donner part de la grande et puissante Compagnie que Sa Majesté a formée pour porter le commerce de ses sujets dans les Indes, des établissements qui y sont déjà faits, des forces maritimes, au nombre de quinze grands vaisseaux de guerre, qui y sont à présent et que Sa Majesté y entretiendra toujours pour protéger ce commerce, et de la facilité qui se trouve par l'avantageuse situation du royaume pour transporter toutes les marchandises qui seront apportées à Alexandrie d'Egypte dans son royaume et de là dans toutes les provinces et Etats de l'Europe. Et cette proposition est fondée sur des raisons si claires et si convaincantes qu'elle ne peut pas douter que ledit sieur de Nointel ne réussisse à les faire accepter par ledit Grand Vizir.

« Et en cas qu'il la goûte et qu'il dise seulement que l'exclusion de toutes les autres nations et la franchise de tous droits ôteraient tous les avantages que le Grand Seigneur en pourrait tirer, ledit sieur de Nointel lui pourra faire connaître que l'abondance qui viendra de ce commerce et les grands passages dans toute l'Egypte y attireront une infinité de commodités et de richesses qui viendront indirectement au profit du Grand Seigneur, d'autant que les peuples sont plus en état de payer leurs impositions. Et en cas qu'il insiste et que ledit sieur de Nointel ne puisse lui faire goûter la grandeur de cette proposition sans y faire trouver quelque avantage au Grand Seigneur, après qu'il aura employé toutes les raisons qu'il pourra facilement tirer de cette matière, Sa Majesté lui permet d'accorder un pour cent de toutes les marchandises qui passeront par cette voie, à condition que le Grand Seigneur donne l'exclusion à toutes les autres nations et qu'il pourvoie aussi à la sûreté des chemins depuis Suez jusqu'à Alexandrie (1). »

(1) *Louis XIV et l'Egypte*, par ALBERT VAUDEL. Paris, Alphonse Picard, éditeur, 1889.

ANNEXE N° 3

FIRMAN DE LA SUBLIME PORTE

en date de 1774 (1187-1188 de l'hégire).

Les historiens nous apprennent que les chrétiens, secte artificieuse et entreprenante, ont, dès l'origine des temps, fait usage de la fourberie et de la violence, pour exécuter leurs projets ambitieux. Quelques-uns d'entre eux s'introduisirent, déguisés en marchands, à Damas et Jérusalem : de la même manière, ils sont parvenus à s'introduire dans l'Inde, où les Anglais ont réduit les habitants en esclavage. Dernièrement aussi, encouragés par les Teys, des gens de la même nation se sont glissés en Egypte et il est à croire que, quand ils auront levé les cartes du pays, ils reviendront pour en faire la conquête. Afin de prévenir ces desseins dangereux, sur la première nouvelle de ces opérations, nous avons enjoint à leur ambassadeur d'écrire à sa cour, afin qu'elle ait à défendre aux vaisseaux anglais de fréquenter le port de Suez. Elle a accordé cette demande et, en conséquence, si quelque bâtiment anglais ose y jeter l'ancre, sa cargaison sera confisquée, toutes les personnes à bord seront emprisonnées, jusqu'à ce que nous ayons fait connaître notre bon plaisir (1).

(1) Extrait du livre du baron DE TESTA : *Recueil des traités de la Porte Ottomane*

ANNEXE N° 4

TRAITÉ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION

ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET L'ÉGYPTE

en date du Caire, le 7 mars 1775, 4 moharreim 1189.

ART. 1er. — Liberté réciproque entière et parfaite de navigation et de commerce entre les sujets respectifs des parties contractantes, dans toute l'étendue des domaines et provinces sous leur gouvernement, dans l'Inde et en Egypte.

ART. 9. — Les marchandises du Bengale et de Madras, soit en pièces, soit grosses, ou la porcelaine paieront 6 1/2 pour 100 de droit qui seront acquittés en nature pour les marchandises en pièces, et en argent pour les grosses et la porcelaine. Les articles venant de Surate et de Bombay paieront 8 pour 100 de droit de la même manière. Les marchandises du cru de l'Egypte ou qui y auraient été importées d'autres contrées pourront être achetées par les Anglais et réexportées par eux sans payer aucun droit.

ART. 10. — Les commandants et subrécargues des bâtiments anglais donneront à leur arrivée à Souès avis au bey du Caire du lieu d'où ils viennent et seront tenus de justifier au gouverneur de Suez qu'ils sont sujets anglais et marchands de profession.

ART. 11. — Les marchandises anglaises seront transportées de Suez et de Tor au Caire, aux risques du bey du Caire, ou de tout autre prince d'Egypte qui lui succédera par la suite.

ART. 12. — Elles seront placées dans le magasin du marchand après qu'un commis de la douane en aura pris note et elles ne pourront être ouvertes qu'au Caire.

ART. 14. — Il ne sera mis aucun officier de douane à bord des navires qui jetteront l'ancre à Suez et ils ne pourront être visités après la déclaration du déchargement de la cargaison. Ils n'auront à payer que 50 pataques d'arrivage et quelques légères sommes que les vaisseaux d'Egypte payent aux Arabes de Tor, de Suez et du Caire.

Signé : Par MOHAMMED-ABOU-DAHAB-BEY, cadi.

Au Caire et par les 4 ulémas.

(1) Extrait du livre du baron DE TESTA : *Recueil des traités de la Porte Ottomane.* — Paris 1865.

ANNEXE N° 5

FIRMAN DE LA SUBLIME PORTE

en date de 1779 (1193 de l'hégire).

Hatti. — Chérif. — Nous ne voulons pas qu'aucun navire franc s'approche des côtes de Souès, ni ouvertement, ni secrètement. La mer de Souès, en outre, est la route privilégiée du glorieux pèlerinage de la Mecque. En permettre la navigation aux susdits navires, la favoriser et ne pas l'empêcher, ce serait trahir la religion, le souverain et tout l'Islamisme. Par conséquent, quiconque osera contrevenir au présent ordre recevra, sans nul doute, le châtiment mérité dans ce monde et dans l'autre. C'est donc pour l'affaire la plus importante de l'Etat et de la foi qu'a été donné cet ordre péremptoire et irrévocable. Informez-vous y avec zèle et empressement. Telle est notre volonté impériale.

. . . .

Sachez tous que Souès étant le port de la Mecque et de Médine, villes d'illustre renommée, centres de la justice, etc., etc., il n'y a pas d'exemple qu'avant ces derniers temps les nations étrangères, filles de l'erreur, navigassent dans ces mers-là. Au contraire, l'habitude constante des bâtiments anglais et des autres nations qui font le commerce des Indes a toujours été de ne pas dépasser Djeddah. Du vivant d'Ali-Bey seulement, un petit navire franc, venant de l'Ethiopie, avait abordé à Souès, avec des présents de la part d'un inconnu pour ledit Bey, et il fut dit à celui-ci que le navire y était venu pour trouver un nolisement. Le premier exemple suffit à ces Anglais pour croire qu'ils pourraient en tout temps fréquenter ledit port. En effet, du vivant de Mohammed-Abou-Dahab, d'autres navires anglais chargés de tissus et d'autres marchandises des Indes s'y sont présentés. Ledit Bey, par l'impulsion de l'avarice, qui était la prétendue augmentation des droits de douane, manqua aussi à ses devoirs et, en conséquence, non seulement les Anglais, mais aussi les autres nations également établies aux Indes, se prévalant de ce prétexte spécieux, continuèrent à l'envi de fréquenter les ports de la mer de Souès.

« Aussitôt après que, par un rapport détaillé, nous eûmes connaissance de ces conventions et innovations si contraires à la religion et aux plus saints principes politiques d'Etat, nous ordonnâmes que les navires anglais ne fussent plus admis dans ledit port et ne pussent plus fréquenter cette mer et ces côtes-là. Notre ordre fut en même temps communiqué à l'ambassadeur d'Angleterre résidant près la Sublime Porte, afin qu'il le transmit à sa cour. Tant celle-ci que la Compagnie des Indes nous fit connaître qu'à dater de l'année à la grecque, c'est-à-dire les premiers jours d'octobre, il était sérieusement défendu aux marchands interlopes d'approcher du port de Souès. De plus, au moment où le susdit ambassadeur faisait une telle déclaration, son premier drogman informait la Sublime Porte qu'elle pouvait user du droit d'enleve et de confisquer les navires et les marchandises des contrevenants et même de celui d'emprisonner et de faire esclaves les équipages. C fut précisément lorsque la Sublime Porte allait mettre à exécution ce mesures que l'Emir Sourour, chérif de la Mecque, lui exposa que, ne s contentant pas du commerce des Indes, les Francs se permettaient aus de venir charger du café et d'autres produits de l'Yemen, pour les tran porter sur leurs navires à Souès, d'où il résultait un grand préjudi pour le commerce et la douane de Djeddah. Tandis que ces Francs s'o cupent, d'une part, de leur commerce, ils ne manquent pas, de l'aut de lever les plans de tous les endroits pouvant se prêter à quelque pro éloigné et secret, pour en profiter en temps et lieu, comme c s'est malheureusement vu aux Indes et dans d'autres ports. La Subli Porte devait donc prendre en considération cet état de choses et y médier (1). ». . . . .

(1) Extrait du livre du baron de Testa : *Recueil des traités de la Porte Ottomane.* — Paris

ANNEXE N° 6

TRAITÉ

ENTRE LA FRANCE ET L'ÉGYPTE

en date du Caire, le 9 janvier 1785.

. . . .

ART. 6. — Tous les négociants français qui viendront de leur pays par la voie d'Alexandrie pour passer aux Indes, ainsi que ceux qui viendront des Indes pour se rendre en France, pourront l'exécuter sans la moindre difficulté, personne ne pourra les en empêcher, et personne aussi n'osera visiter leur équipage, leurs hardes ou leurs lettres ; par contre, ils devront jouir de toute considération, commodité et sûreté, ils pourront prendre les provisions et l'eau dans tout endroit que bon leur semblera et autant qu'ils en voudront à leur gré.

ART. 8. — Lorsque les vaisseaux français arriveront au port de Suez, le protecteur des Français, qui sera établi à Suez même, ira à bord pour en voir le chargement et en envoyer la note au consul. Les Français amèneront leurs vaisseaux eux-mêmes où bon leur semblera, sans que personne ose prétendre leur donner aide ou conseil touchant l'endroit propre au mouillage ; personne aussi ne s'avisera d'aller à bord de ces vaisseaux qu'avec la permission des capitaines. Ceux-ci déchargeront et chargeront eux-mêmes leurs bâtiments sans qu'un seul matelot étranger ose s'en mêler ; eux-mêmes établiront leur pilote et qui que ce soit ne pourra s'approcher des canots et barques de leurs vaisseaux chargés de leurs effets.

ART. 10. — Pour ce qui concerne la douane, les négociants français paieront sur toutes les marchandises qu'ils apporteront des Indes 4 pour 100 au Pacha et 2 pour 100 à S. E. le Prince du Pavillon, Commandant de l'Egypte.

On prendra la douane des toileries en nature, et on prendra la douane des drogues, épiceries et autres articles en argent, et cette douane payée, les négociants français seront les maîtres de vendre leurs effets en Egypte ou de les envoyer hors du royaume, où bon leur semblera, sans payer rien de plus et sans le moindre empêchement.

ART. 13. — S'ils apportent des marchandises propres pour leurs pays, qu'ordinairement ils font passer par l'Océan, on établira une douane sur la facture et ils paieront 3 pour 100, mais on leur accordera des facilités pour les engager à se prévaloir de cette route. S'il y a quelque soupçon que la marchandise ne soit pas de la qualité désignée dans la facture, on ouvrira quelques balles pour la vérifier ; si la qualité répond à la facture, on ne touchera pas aux balles restantes, mais s'il y a de la différence, on les ouvrira toutes et on prendra sur la totalité la douane de 6 pour 100.

ART. 15. — Aussitôt qu'arriveront les vaisseaux marchands à Suez, le gouvernement enverra des gens pour conduire leur chargement au Caire, avec tout le soin et avec toute la sûreté, sans risque de surprise de la part des Arabes, et, le bon Dieu en aide, nous répondons de tout événement de la part des Arabes pour la sûreté et pour empêcher toute sorte de malheur.

ART. 16. — Si jamais les commandants du Caire voulaient chasser les susdits négociants français des Indes et ne voulaient plus les recevoir au Caire, ils leur accorderont le temps d'un an entier pendant lequel ces négociants seront fort tranquilles dans leurs maisons et pourront vendre leurs marchandises à leur gré, sans qu'ils aient à souffrir aucune perte, dommage ou insulte, et l'année échue ils partiront avec leurs associés en tout honneur et entière sûreté.

ART. 17. — Si quelque autre nation européenne demandait des conditions pour le commerce de l'Inde plus avantageuses pour elle que les présentes, la nation française sera toujours avantagée au delà de toute autre nation (1).

Le 27 saffer 1199, 9 janvier 1875.

AMURAT BEY, Prince du Pavillon et ex-Prince de la Caravane.

OSMAN KIAYA, TRUGUET, etc., etc.

(1) Extrait du livre du baron DE TESTA : *Recueil des traités de la Porte Ottomane.* — Paris 1855.

ANNEXE N° 7

CONVENTION

ENTRE LE CHEVALIER DE TRUGUET

ET LE GRAND-DOUANIER YOUSSOUPH CASSAB

en date du Caire, le 23 janvier 1785.

. . . .

Art. 8. — Les marchandises qui viendront de France pour être emmarquées à Suez pour les Indes paieront 3 pour 100 de douane à Alexandrie ou au Caire, sans rien de plus, et à Suez elles seront exemptes de tout droit.

Art. 9. — A teneur de tout ceci, on est d'accord avec le sieur Joseph (Youssouph) Cassab qu'il ne pourra augmenter ni diminuer les conditions de la douane, qu'il sera le protecteur, le surintendant et le bon conseiller des négociants français qui viendront par la voie de Suez, de même que pour les marchandises qui viendront de Marseille pour le Suez, et pour les effets, pour la consommation de l'Egypte et de la Turquie, le mieux qu'il le pourra en sa conscience, et comme réellement il a promis pour tout ce qui a été déclaré ci-dessus, et prie le Bon-Dieu qu'ainsi soit.

Le 12 Rebiul Awel 1199, 23 janvier 1875.

YOUSSOUPH CASSAB, TRUGUET.

(1) Extrait du livre du baron de Testa : *Recueil des traités de la Porte Ottomane*, tome 2. — Paris 1865.

d'abord que sous le rapport des capitaux. Elle peut être individuelle ou collective ; individuelle, si l'Angleterre comprend qu'elle doit jeter entre les deux mers une somme qui lui produira de gros intérêts ; collective, si une sainte alliance des souverains de l'Europe se forme sous l'influence de hautes vues politiques, bien plutôt que sous l'influence de l'appât d'un bénéfice. Cette dernière solution me paraît beaucoup plus probable, non seulement parce que je suis porté à préférer les garanties offertes par l'Etat à celles que peut donner un entrepreneur, celui-ci fût-il une nation ; mais, surtout, parce que, si vous regardez attentivement la tendance des souverains, les exigences des peuples, la position critique de plusieurs, vous arriverez à ce fait qu'un Congrès européen est prêt à s'ouvrir et que les lettres de convocation sont peut-être rédigées. C'est sur ce tapis, entouré de têtes couronnées, que seront données les signatures de cet acte de société, grand par ses résultats, minime par les sacrifices que chaque partie s'imposera ; acte de société qui sera un grand fait dans l'histoire et qui recevra les signatures royales, données les premières peut-être sans arrière-pensée.

« Je viens de vous dire que l'Angleterre pourrait comprendre qu'elle devait *faire une affaire* à Suez ; et, cependant, la première pensée qui se présente est celle de l'opposition de ce grand négociant. Examinons donc, en nous plaçant au-dessus de l'intérêt national, au-dessus même de l'intérêt européen, la place que Dieu assigne dans l'avenir à l'Angleterre · et, pour cela, suivez les mouvements qui s'accomplissent dans le monde, les modifications qui s'opèrent dans les hiérarchies.

« En Europe, la hiérarchie du talent a supplanté peu à peu la hiérarchie de la naissance ; et si quelques débris épars, si même quelques pyramides, restées debout çà et là, constatent l'antique puissance de celle-ci, le fait n'en est pas moins accompli ; et les blasons, que l'on déchiffre comme de vieilles inscriptions, peuvent être aujourd'hui respectés sans danger ; leur puissance est finie. Mais si la hiérarchie des hommes s'est successivement modifiée, croyez-vous que la hiérarchie des nations n'accomplisse pas des évolutions semblables ? Ne vous semble-t-il pas que, quand on balance les forces de l'Europe, et qu'à puissance terrestre et puissance maritime on fait correspondre les mots France, Angleterre, ne vous semble-t-il pas que l'on traduit un fait présent plus qu'un fait d'avenir, un intérêt européen plus qu'un intérêt universel ?

« Pour moi, quand je prononce ces mots : puissances terrestre et maritime du globe, mes regards se portent involontairement sur la Russie et sur les Amériques.

« Quelle que soit la force maritime actuelle de l'Angleterre, je ne comprendrais pas comment elle ne serait pas dépassée un jour par les flottes de cette île gigantesque qui, suspendue au pôle, partage l'Océan lui-même en deux Océans ; et je suis bien plus préoccupé de tracer une grande ligne passant par Panama et Suez que je ne suis en méditation sur les

intérêts particuliers de la Compagnie des Indes. La marine américaine deviendra, par rapport à celle de l'Angleterre, ce que fut la marine de l'Angleterre par rapport à celle de la Hollande. Il y aura, quant aux proportions, toute la distance qui sépare aujourd'hui une marine militaire d'une marine marchande.

« De même, quand je jette les yeux sur cet espace immense qui obéit à l'autocrate, et qui baigne comme un océan presque toutes les contrées de l'Europe, je vois la Russie avec ses Tatares, ses Cosaques, ses Baskirs, aidée par sa constitution même transformant d'un seul signe ses nombreux bataillons en bras producteurs, et sillonnant sa terre de chemins de fer, qui partiraient de la statue de Pierre-le-Grand pour s'allonger vers la Chine, la Perse, la Turquie et l'Allemagne.

« Mais, comme je ne crois pas à l'anéantissement futur des peuples comme je ne crois pas au retour de ces grandes catastrophes qui on effacé momentanément des fastes du monde l'Inde, l'Egypte, la Grèce l'Italie, et que je vois, au contraire, les nations se classant successive ment, la France et l'Angleterre m'apparaissent comme devant toujour être rattachées par un lien matériel aux deux centres qui grandisser devant nos yeux. C'est pourquoi le chemin de fer de Marseille au Havı se présente comme le prolongement nécessaire de la communication oı verte à travers les Amériques, l'Inde et l'Afrique. Vous voyez ainsi France et l'Angleterre unies à des filles plus musculeuses que leu mères, et offrant l'image de l'intelligence, qui inspire et règle les mouv ments d'un corps robuste. On verra l'initié bénir l'initiateur.

« C'est sous l'empire de cette conception que l'Angleterre sortira l'égoïsme où elle est plongée. Ils ne sont pas si éloignés de nous les jou où la France, accomplissant une œuvre militaire immense, se satu de la gloire des combats et refléta sur l'Angleterre, qui fut grande au par sa résistance acharnée et par sa victoire définitive, une partie cette gloire qui coûta si cher aux deux rivales. L'Angleterre, par le f même du rôle qu'elle joua dans cette terrible lutte engagée entre le moı et un homme, conquit momentanément un équilibre qui redev instable aussitôt que le centre de gravité fut renversé, et, aujourd'h on conçoit comment l'Angleterre qui, par réaction contre le systè continental, voulut être seule industrielle et put l'être par les liens qu' avait formés, n'a plus d'autre rôle social, d'autre rôle où elle trouve salut et sa gloire, que celui de l'excitation à un puissant mouvement dustriel dans le monde. Les gouvernements européens sont rongés l'action délétère de la presse anarchique ; vainement cherchent-ils à truire violemment cette hydre aux cent têtes ; ils ne l'écraseront que des actes progressifs ; et le jour où le mouvement industriel sera primé avec vigueur, la tribune française, déjà bien pâle, sera comp ment éclipsée, et son tombeau sera celui du parlementarisme en gleterre. Alors, mais seulement alors, cette grande nation aura

boussole pour s'orienter vers le phare qui porte en traits de feu : réédification pacifique de l'Angleterre. Que ses patrons manquent cette belle manœuvre, que leur boussole les trompe, et vous verrez le vaisseau anglais traverser un fleuve de sang ; les vents l'y poussent.

« Tel est le rôle présent et futur de l'Angleterre ; et c'est parce que la communication des deux mers, exécutée comme nous le concevons, serait un puissant mobile au mouvement industriel européen que l'Angleterre, dans son intérêt bien entendu, devrait nous seconder. La conséquence la plus immédiate de notre projet serait de laisser respirer plus librement la France, car celle-ci n'aura de tranquillité au dedans que quand une œuvre digne d'exalter les esprits ardents aura enlevé de son sein tous ces hommes pleins de vie qui désirent plus ou moins que ce qu'ils ont, et qui jouent le rôle de brouillons parce que leur généreuse activité espère tout du désordre, à la vue du scandale régulier, ou plutôt aligné, qu'on décore à leurs yeux du nom d'ordre (1). »

(1) *Communication des Deux Mers* ; Henri Fournel à A.... 3 septembre 1833. — Une plaquette in-12. Marseille, chez Mille et Senès, imprimeurs, place Royale, 1.

ANNEXE N° 9

PROCÈS-VERBAL

DE LA SÉANCE OU FUT ARRÊTÉE LA FORMATION DE LA SOCIÉTÉ PAR LES SAINT-SIMONIENS

« Ce jourd'hui, 27 novembre 1846, se sont réunis MM. Arlès-Dufou Enfantin, Negrelli, Sellier, Starbuck, Stephenson, Talabot (Jules), Talab (Léon) et Talabot (Paulin), dans le but de former une *Société d'étud pour le Canal de Suez.*

M. Paulin Talabot, en son nom et en celui de MM. Negrelli et Stephe son, rend compte du résultat d'une conférence entre ces trois ingénieu

Après examen des plans et mémoires de M. Linant, des travaux fa par la Commission d'Egypte et des renseignements publiés sur la co munication des deux mers, les trois ingénieurs susnommés déclar être convaincus de la possibilité, de la facilité même d'établir une co munication libre entre les deux mers, en formant, selon le projet M. Linant, une sorte de nouveau Bosphore dans le désert de Suez.

Toutefois, il est nécessaire de faire des études complètes des de points extrêmes, dans la mer Méditerranée et dans la mer Rouge, in pendamment de nouvelles études plus détaillées du désert lui-mê afin de pouvoir apprécier l'importance des travaux à faire pour que navires puissent profiter de cette nouvelle voie de communication.

Pour cette triple étude, les ingénieurs susnommés se partageraien travail de la manière suivante, après s'être entendus sur les instructi générales qui seraient données par chacun d'eux à leurs agents.

M. Negrelli se chargeait de faire faire les études de la côte, dan Méditerranée, pour l'établissement d'un port à l'embouchure du nouv Bosphore.

M. Stephenson ferait étudier le port de Suez pour son appropriatic la nouvelle destination qu'il recevrait par l'ouverture du Bosphore.

M. P. Talabot ferait faire, sur le continent, toutes les études nécessa pour l'établissement de la nouvelle voie de communication entre les c mers.

Les ingénieurs susnommés estiment que la Société d'études devrait être constituée au capital de 150 000 francs.

Un membre désirerait savoir si l'on peut exprimer approximativement le chiffre des dépenses et les revenus probables de l'entreprise.

MM. les ingénieurs répondent que la Société d'études a précisément pour but de connaître quelles seraient les dépenses de construction du Canal des deux mers.

D'autres membres ajoutent que la Société aura aussi à faire des études sous le rapport commercial, à l'effet de connaître les produits présumables, question sur laquelle il n'existe encore que des aperçus incomplets et sur lesquels il est impossible d'avoir une opinion raisonnée.

D'autres membres ajoutent que, non seulement il est impossible de répondre aux questions posées avant d'avoir fait les études pour lesquelles la Société est constituée, mais encore qu'il n'y aurait pas utilité à ce que la Société exprimât aujourd'hui une opinion à cet égard, puisque les personnes, qui se sont réunies ou qui peuvent se réunir utilement aujourd'hui à cette grande entreprise, n'y ont été entraînées ou ne doivent y être conduites que par la grandeur incontestable d'une œuvre qui doit modifier au plus haut degré toutes les relations commerciales du globe.

L'Assemblée, adoptant les propositions de MM. les ingénieurs, décide qu'il y a lieu de procéder immédiatement à la constitution de la Société et arrête les bases suivantes :

La Société sera civile.

Elle portera le titre de *Société d'études du Canal de Suez*.

Son siège sera à Paris, au domicile de M. Enfantin, où seront centralisées les opérations de la Société et les relations entre les associés.

Le fonds social sera de 150 000 francs, répartis entre les trois groupes formant la Société, à savoir :

Le groupe allemand	1/3 du capital	. . . .	50 000 fr.
— anglais	—	. . . . .	50 000 —
— français	—	. . . . .	50 000 —
			150 000 fr.

Ces trois groupes seraient composés au maximum de dix membres chacun, au minimum de sept, non compris l'ingénieur correspondant au groupe, qui en est membre de droit, sans toutefois participer à l'apport du fonds du groupe, mais en donnant à la Société le concours de ses travaux.

La Société se composera ainsi de trente-trois membres au plus. Toutefois, il est bien entendu que, lors de la liquidation de la Société d'études, soit contre toute attente, par suite de renonciation au projet, soit pour constitution d'une nouvelle Société ; dans le premier cas, les dépenses

faites seraient supportées par portions égales par les trois groupes, l ingénieurs exceptés ; dans l'autre cas, quelle que soit la part que la pr mière Société d'études obtiendrait dans la seconde Société, cette par divisée en cent parties égales, serait répartie de la manière suivante :

A chaque groupe de dix, non compris l'ingénieur, 20 parts, soit 60 par ensemble.

A chaque ingénieur, 5 parts, soit 15 parts ensemble.

A un groupe égyptien, dont les membres seront désignés par M. E fantin qui opérera entre eux et lui la répartition, 12 1/2.

A un groupe composé de personnes désignées par la Société comm ayant exercé une heureuse influence sur l'affaire, 12 1/2, soit, en tou 100 parts.

Poursuivant l'examen des propositions faites par MM. les ingénieu et déjà adoptées, l'Assemblée décide :

1° Que M. Negrelli fera commencer aussitôt que possible, et en s'e tendant, à ce sujet, avec le Lloyd Autrichien, les sondages de la Méd terranée et toutes autres études nécessaires pour l'établissement d'u port dans le golfe de Péluse ;

2° Que M. Stephenson s'assurera immédiatement des dispositions d principaux membres de la Compagnie des Indes à l'égard de cette œuvr que, dans le cas où il les trouverait favorables, il s'entendrait avec e pour que les études du port de Suez se fissent sous leur patronnage, même pour que cette Compagnie fît officiellement une demande d'au risation d'études à S. A. le Vice-Roi d'Egypte, sans subordonner tou fois le commencement des études aux lenteurs des négociations relativ à cette autorisation ;

3° Que M. P. Talabot, après avoir fait prévenir officieusement le con de France de l'envoi d'une Commission scientifique, chargée de vérif les travaux de la Commission d'Egypte sur le Canal de Suez, enverr sous la conduite d'un ingénieur, des géomètres pour faire les nive ments et autres études nécessaires à l'établissement du Canal entre deux ports de Suez et de Péluse (1). »

(1) Archives Saint-Simoniennes.

ANNEXE N° 10

STATUTS

DE LA

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES DES SAINT-SIMONIENS

Art. 1er. — Il est formé une Société civile entre les soussignés et les personnes dont les adhésions seront par eux rapportées dans les délais ci-dessous indiqués. (Art. 14.)

Art. 2. — L'objet de cette Société est l'étude des travaux à faire pour un Canal destiné à établir une libre communication entre la mer Rouge et la Méditerranée.

Art. 3. — La Société portera le titre de *Société d'études du Canal de Suez.*

Art. 4. — Le siège de la Société sera à Paris, chez M. Enfantin, rue de la Victoire, n° 34. Là se centraliseront les opérations de la Société et les relations entre les associés.

Art. 5. — Le capital social est fixé à 150 000 francs. Il se divise en trente parts de 5 000 francs chacune.

Un tiers du fonds social ou 50 000 francs, représenté par dix parts, sera fourni par le groupe des associés anglais ;

Pareil tiers par le groupe des associés allemands ;

Pareil tiers par le groupe des associés français.

Art. 6. — Chacun de ces groupes sera composé d'au moins sept associés et d'au plus dix, non compris l'ingénieur de chaque groupe qui sera de droit membre de la Société avec voix délibérative.

Art. 7. — Chacun des ingénieurs apporte dans la Société son temps et ses travaux, mais il ne contribue pas à la formation du capital social.

Art. 8. — Chaque part donne droit à une voix dans les délibérations. Tout associé peut se faire représenter par un autre associé, en vertu d'un pouvoir spécial.

En outre, chaque ingénieur est admis, par exception, à envoyer son vote par correspondance.

Ainsi, le nombre des voix admises aux délibérations sera de trente-

trois, et celui des sociétaires sera, au minimum, de vingt-quatre et au maximum, de trente-trois.

Art. 9. — Toutes les opérations de la Société seront délibérées en Assemblées de sociétaires et votées à la majorité des voix.

La prochaine réunion déterminera le mode du versement du capital, qui aura lieu à Paris, entre les mains d'un dépositaire choisi par l'Assemblée.

L'Assemblée désignera un ou plusieurs de ses membres pour viser les mandats de paiement délivrés par ses ingénieurs.

Art. 10. — Les associés se réuniront à Paris, chez M. Enfantin, le premier lundi de chaque mois.

Art. 11. — Toutes les dépenses de la Société devront, autant que possible, être payées comptant, afin d'éviter tout appel de fonds au delà du capital ci-dessus fixé.

Cependant, si, contre toute attente, le capital de 150 000 francs étant épuisé, les études n'étaient point terminées, il sera convoqué une Assemblée spéciale, à la requête, soit de M. Enfantin, soit de l'un de MM. les ingénieurs.

Art. 12. — Les études étant terminées, il y aura lieu à la dissolution de la présente Société, soit par l'abandon du projet et le partage de ce qui pourra constituer l'actif de la Société d'études, soit par la constitution d'une nouvelle Société destinée à l'exécution même du projet.

Dans le cas où le projet et sa mise en exécution seraient adoptés, quelle que fût la part que la Société d'études obtiendrait dans la Société définitive, cette part serait divisée en cent parties égales réparties (ainsi que les obligations qui pourraient y être inhérentes), de la manière suivante :

1° Chacune des parts de la présente Société donnera droit à deux parts ou deux centièmes, ce qui fera, par chaque groupe, vingt centièmes, ou au total, soixante centièmes. . . . . ci 60/10

2° Chacun de MM. les ingénieurs aura droit à cinq centièmes, ou, pour eux trois, quinze centièmes. . . . . ci 15/1(

Ensemble. 75/1

3° Quant aux vingt-cinq centièmes de surplus, la Société en fera répartition suivant les services déjà rendus ou qui seraient rendus ul rieurement à l'entreprise.

Sont dès à présent attribués douze et demi centièmes à M. Enfant tant pour lui que pour diverses personnes qui se sont occupées avec lui Egypte de l'étude de cette entreprise et dont M. Enfantin devra four la liste à la Société dans un délai de....

Etant bien expliqué que les bénéficiaires de ces diverses parts devr se soumettre à toutes les conditions et obligations imposées aux au associés dans la Société définitive, et que, faute par eux d'y satisf immédiatement quand il y aura lieu, la Société rentrerait dans la di sition des ports qui n'auraient pas accompli leurs obligations.

ART. 13. — Dès aujourd'hui, les soussignés déclarent souscrire, savoir :

M. Stephenson et M. Starbuck, pour le groupe anglais, dix parts ou 50 000 francs.

MM. Negrelli, Dufour, Sellier, dix parts, pour le groupe allemand, ou 50 000 francs.

MM. Arlès, Enfantin, Jules, Léon et Paulin Talabot, dix parts, pour le groupe français, ou 50 000 francs, soit, au total, trente parts, ou 150 000 francs.

ART. 14. — S'il arrivait que, dans le délai de six semaines à compter de ce jour, l'un des groupes se déclarât dans l'impossibilité de fournir les adhésions dont il est question ci-dessus, la présente Société sera considérée comme nulle et non avenue. Cette déclaration devra émaner de tous les associés d'un groupe et être adressée à M. Enfantin, qui préviendra chaque groupe, soit de l'annulation, soit de la constitution définitive.

A partir du jour où la présente Société sera devenue définitive, chaque groupe jouira d'un délai d'un mois pour rapporter les adhésions de chaque associé.

Chaque adhésion sera accompagnée du versement d'un cinquième du capital de chaque part, de manière à former immédiatement un fonds de trente mille francs (1).

Fait en trente-trois exemplaires, à Paris, le 30 novembre 1846.

(1) Archives Saint-Simoniennes.

ANNEXE N° 11

MÉMOIRE

ADRESSÉ A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PAR MM. AUG. COLIN (DE MARSEILLE)
ET LE COMTE DE NAIVES (1847)

Nous venons saisir la Chambre des députés d'une question de la plus haute importance, et dont la bonne solution ne peut manquer d'avoir une heureuse influence sur la prospérité du commerce de tous les peuples, sur les relations des puissances européennes et sur la consolidation de la paix générale.

D'une part, les développements que prend chaque jour la navigation à vapeur sur toute l'étendue des mers, et la mise en activité prochaine des lignes de chemins de fer qui vont aboutir à la Méditerranée font sentir au commerce l'impérieux besoin du percement maritime de l'Isthme de Suez.

D'une autre part, les puissances européennes, momentanément divisées par des difficultés politiques, ont également besoin de se rapprocher sur des questions plus générales, et de se grouper autour du grand principe et d'une œuvre d'utilité universelle.

Ainsi, dans cette occurrence, les intérêts du commerce et ceux de la politique s'unissent d'eux-mêmes ; ils peuvent, ils doivent se prêter un mutuel appui.

Les capitaux des divers pays de l'Europe ne demandent pas mieux que de s'associer pour établir un système de communications rapides à travers l'Isthme de Suez ; déjà plusieurs projets ont été mis au jour ; déjà des tentatives ont été faites auprès du pacha d'Egypte ; déjà on aperçoit le germe de plusieurs Compagnies.

Mais, pour agir prudemment, les intérêts particuliers ne peuvent se passer du concours de l'Europe ; pour que les capitaux s'engagent définitivement dans cette opération, ils ont besoin qu'un traité collectif vienne leur garantir que la paix ne sera pas troublée par les rivalités internationales et que le principe de l'égalité des droits sera maintenu pour le passage maritime de Suez. En un mot, une Compagnie ne peut être solidement

assise que lorsque l'Europe aura préparé et sanctionné ses relations avec le pacha d'Egypte, avec la Porte, avec les marines commerciales de tous les Etats.

Ce que l'expérience nous a démontré, à nous et à tous ceux qui se sont occupés activement de cette question, c'est qu'il est indispensable qu'une haute et puissante initiative rassure et garantisse les intérêts de l'Egypte, de la Porte, des Etats européens et de toutes les personnes qui engageront leur travail et leurs capitaux dans l'opération.

Sans cette initiative, sans la garantie de justice et d'impartialité qui en résultera, toutes les tentatives échoueront, et l'affaire sera impossible.

Il importe donc, messieurs, de provoquer un nouveau concert européen *ad hoc*, une entente spéciale entre les Cabinets sur cette question. Il importe d'entamer des négociations, afin de conclure un traité à six, analogue à la Convention du 1er juillet 1841, sur la neutralité du Bosphore et des Dardanelles, et appliquant le même principe au Bosphore artificiel de Suez, dont la Compagnie aurait l'administration, sous la protection immédiate du pacha d'Egypte et l'autorité supérieure des puissances.

Vous remarquerez que la neutralité du passage maritime de Suez ne sera pas un principe abstrait et purement conventionnel comme la neutralité terrestre de certains Etats de l'Europe ; mais que ce sera une fonction active et commune pour toutes les nations, qui auront, par conséquent, un intérêt direct et incessant à maintenir cette neutralité. Aussi, on ne peut douter qu'elle ne soit naturellement respectée, comme l'a toujours été, depuis six ans, la neutralité du Bosphore et des Dardanelles.

Le principe de neutralité, appliqué à des surfaces terrestres, a été récemment une cause de division ; le principe de neutralité, appliqué à des surfaces maritimes, sera un gage de concorde et de paix.

Il est de l'honneur, il est de l'intérêt, il est du devoir de la nation française et de son gouvernement de travailler activement, incessamment, à réaliser l'entente des puissances européennes dans le sens que nous indiquons ici.

C'est pourquoi, messieurs les députés, nous vous prions de vouloir bien renvoyer la présente pétition à M. le ministre des Affaires étrangères, et de manifester ainsi, aux yeux de la France, de l'Europe et du monde, que vous désirez qu'un nouveau traité collectif soit négocié entre les six puissances : Angleterre, France, Russie, Prusse, Autriche et Turquie, ayant pour objet d'établir que l'Isthme de Suez et le Canal maritime, qu'on y construira, sont et seront soumis au principe de neutralité, comme les détroits du Bosphore et des Dardanelles, la propriété nominale et la possession d'Etat demeurant à la Porte et au pacha d'Egypte, ainsi que l'ont réglé les derniers traités et le firman du 1er juin 1841.

Nous offrons de communiquer à M. le Ministre des Affaires étrangères

et à la Chambre, si elle le désire, tous les renseignements, études, plans et projets, de lui donner tous les éclaircissements et explications, soit verbalement, soit par écrit.

Nous sommes certains, Messieurs, que vous saurez voir, dans la demande que nous vous adressons, l'expression légitime et vraie des besoins du commerce, en même temps que les intérêts les plus chers de la France et de l'Europe, et nous avons la ferme confiance que vous appuierez, de tout le poids de votre autorité souveraine, une pétition conforme en tous points à votre politique de paix, d'ordre et de conservation (1).

Nous sommes avec respect, messieurs les députés, vos très humbles et très obéissants serviteurs.

AUG. COLIN,

COMTE DE NAIVES.

(1) *Percement de l'Isthme de Suez*. Création de la première route universelle sur le globe. — Paris. Librairie Phalanstérienne, 1847. — Bibl. Nat. V. P.

ANNEXE N° 12

MÉMOIRE

A S. A. MOHAMMED SAID-PACHA, VICE-ROI D'ÉGYPTE

(15 novembre 1854.)

La jonction de la mer Méditerranée et de la mer Rouge par un Canal navigable est une entreprise dont l'utilité a appelé l'attention de tous les grands hommes qui ont régné ou passé en Egypte : Sésostris, Alexandre, César, le conquérant arabe Amrou, Napoléon Ier et Mohammed Ali.

Ce Canal, communiquant avec le Nil, a déjà existé dans l'antiquité pendant une première période de cent ans jusque vers le milieu du IXe siècle avant l'hégire, pendant une seconde période de 445 ans depuis le règne des premiers successeurs d'Alexandre jusque vers le IVe siècle avant l'hégire, et enfin pendant une troisième période de 130 ans après la conquête arabe.

Napoléon, dès son arrivée en Egypte, chargea une commission d'ingénieurs de rechercher s'il serait possible de rétablir cette ancienne voie de navigation ; la question fut résolue d'une manière affirmative, et lorsque le savant M. Lepère lui remit le rapport de la commission, au moment de son départ pour la France, il dit : « La chose est grande, ce ne sera pas moi qui maintenant pourrai l'accomplir ; mais le gouvernement turc trouvera peut-être un jour sa conservation et sa gloire dans l'exécution de ce projet. »

Le moment est arrivé de réaliser la prédiction de Napoléon. L'œuvre du percement de l'Isthme de Suez est certainement destinée, plus que toute autre, à contribuer à la conservation de l'empire ottoman, et à démontrer à ceux qui proclamaient naguère sa décadence et sa ruine qu'il possède encore une existence féconde, et qu'il est capable d'ajouter une page brillante à l'histoire de la civilisation du monde.

Pourquoi les gouvernements et les peuples de l'Occident se sont-ils réunis pour maintenir le Grand Seigneur dans la possession de Constantinople, et pourquoi celui qui a voulu menacer cette situation a-t-il rencontré l'opposition armée de l'Europe ? Parce que le passage de la

Méditerranée à la mer Noire a une telle importance, que la puissance européenne qui en deviendrait maîtresse dominerait toutes les autres et renverserait un équilibre que tout le monde est intéressé à conserver.

Que l'on établisse sur un autre point de l'empire ottoman une position semblable et encore plus importante, que l'on fasse de l'Egypte le passage du commerce du monde par le percement de l'Isthme de Suez, l'on créera en Orient une double situation inébranlable ; car, pour ce qui concerne le nouveau passage, les grandes puissances européennes, par la crainte de voir l'une d'elles s'en emparer un jour, regarderont comme une question vitale, la nécessité d'en garantir la neutralité.

M. Lepère demandait, il y a cinquante ans, 10 000 ouvriers, quatre années de travail et 30 à 40 millions de francs, pour l'exécution du Canal de Suez ; il concluait à la possibilité du percement direct de l'Isthme vers la Méditerranée.

M. Paulin Talabot, l'un des trois célèbres ingénieurs choisis, il y a dix ans, par la société d'étude du Canal des « Deux Mers » (1), avait adopté la voie indirecte d'Alexandrie à Suez, en profitant du « Barrage » pour la traversée du Nil. Il évaluait la dépense totale à 130 millions pour le Canal et à 20 millions pour le port et la rade de Suez.

M. Linant-Bey, qui depuis trente années dirige avec habileté des travaux de canalisation en Egypte, qui a fait sur les lieux de la question du canal des « Deux Mers » l'étude de toute sa vie, et dont l'opinion mérite une sérieuse attention, avait proposé de trancher l'Isthme sur une ligne presque directe, dans sa partie la plus étroite, en établissant un grand port intérieur dans le bassin du lac Timsah et en rendant abordables aux plus grands navires les passages de Péluse et de Suez sur la Méditerranée et la Mer Rouge.

Le général du génie, Gallice-Bey, auteur et directeur des fortification d'Alexandrie, avait de son côté présenté à Mohammed-Ali un projet d percement direct de l'Isthme, conforme au plan proposé par M. Linant Bey. M. Mougel-Bey, directeur des travaux de « barrage » du Nil, ingé nieur en chef des ponts et chaussées, avait également entretenu Mohan med-Ali de la possibilité et de l'utilité du percement de l'Isthme de Sue et, en 1840 sur la demande de M. le comte de Walewski, alors en missio en Egypte, il fut chargé de faire des démarches préliminaires auxquell de graves événements ne permirent pas de donner suite.

Un examen approfondi déterminera celui des tracés qui conviendra mieux ; mais, l'entreprise étant reconnue exécutable, il n'y a plus q le choix à faire. Toutes les opérations à entreprendre, quelque difficil qu'elles puissent être, ont cessé d'effrayer l'art moderne ; leur réuss ne pourrait plus être mise en doute aujourd'hui : c'est une question d' gent que l'esprit d'entreprise et d'association ne manquera pas de

(1) Les deux autres étaient, M. Stephenson pour l'Angleterre et M. Negrelli pour l'Autriche

soudre, si les bénéfices qui devront en résulter sont en rapport avec la dépense.

Il est facile de démontrer que la dépense du Canal de Suez, en admettant le devis le plus élevé, n'est pas hors de proportion avec l'utilité et les profits de cette grande œuvre, qui abrégerait de plus de moitié la distance qui sépare des Indes les principales contrées de l'Europe et de l'Amérique. Ce résultat est rendu évident dans le tableau suivant, dressé par le professeur de géologie M. Cordier.

INDICATION DES PORTS D'EUROPE ET D'AMÉRIQUE	DISTANCE JUSQU'À BOMBAY		DIFFÉRENCE
	Par le Canal de Suez	Par l'Atlantique	
	Lieues	Lieues	Lieues
Constantinople	1 800	6 100	4 300
Malte	2 062	5 800	3 778
Trieste	2 340	5 960	3 620
Marseille	2 374	5 650	3 276
Cadix	2 224	5 200	2 976
Lisbonne	2 500	5 350	2 850
Bordeaux	2 800	5 650	2 850
Le Havre	2 824	5 800	2 976
Londres	3 100	5 950	2 850
Liverpool	3 050	5 900	2 850
Amsterdam	3 100	5 950	2 850
Saint-Pétersbourg	3 700	6 550	2 850
New-York	3 761	6 200	2 439
Nouvelle-Orléans	3 724	6 450	2 726

Devant de pareils chiffres, les commentaires deviennent inutiles ; ils font voir que toutes les nations de l'Europe, et même les Etats-Unis d'Amérique, sont également intéressées à l'ouverture du Canal de Suez, aussi bien qu'à la neutralité rigoureuse et inviolable de ce passage.

Mohammed-Saïd a déjà compris qu'il n'y a pas d'œuvre à exécuter qui, par sa grandeur et l'utilité de ses résultats, puisse entrer en parallèle avec celle que je lui propose. Pour son règne, quel beau titre de gloire ! Pour l'Egypte, quelle source intarissable de richesses ! Les noms des souverains Egyptiens qui ont élevé les pyramides, ces monuments inutiles de l'orgueil humain, restent ignorés. Le nom du prince qui aura ouvert le grand Canal maritime de Suez sera béni de siècle en siècle jusqu'à la postérité la plus reculée.

Le pèlerinage de la Mecque assuré en tout temps et devenu facile pour tous les musulmans ; une impulsion immense donnée à la naviga-

tion à vapeur et aux voyages de long cours ; les pays qui bordent la mer Rouge et le golfe Persique, la côte orientale d'Afrique, l'Inde, le royaume de Siam, la Cochinchine, le Japon, le vaste empire de la Chine, qui ne compte pas moins de 300 millions d'habitants, les îles Philippines, l'Australie et cet immense archipel vers lequel tend à se porter l'émigration de la vieille Europe, rapprochés de près de 3 000 lieues du bassin de la Méditerranée et du nord de l'Europe, tels sont les effets soudains, immédiats du percement de l'Isthme de Suez.

On a calculé que la navigation de l'Europe et de l'Amérique par le Cap de Bonne-Espérance et le Cap Horn peut entretenir un mouvement annuel de 6 millions de tonneaux, et que, sur la moitié seulement de ce tonnage, le commerce du monde réaliserait un bénéfice de 150 millions de francs par an, en faisant passer les navires par le golfe Arabique. Il est considérable de tonnage ; mais, en comptant seulement sur 3 million hors de doute que le Canal de Suez donnera lieu à une augmentatio de tonneaux, on obtiendra encore un produit annuel de 30 millions d francs par la perception d'un droit de 10 francs par tonneau, droit qu pourrait être réduit en proportion de l'accroissement de la navigation

Après avoir indiqué sommairement les avantages financiers de l'en treprise, occupons-nous de ses avantages politiques généraux, que nou croyons également incontestables.

Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du commerc de l'industrie et de la navigation du monde est surtout avantageux l'Angleterre, puissance qui l'emporte sur toutes les autres par l'impo tance de sa marine, de sa production manufacturière et de ses relatio commerciales.

Un déplorable préjugé, fondé sur l'antagonisme politique qui a si lon temps et si malheureusement existé entre la France et l'Angleterre, a seul accréditer l'opinion que l'ouverture du Canal de Suez, utile aux in rêts de la civilisation et du bien-être général, nuirait à ceux de la Gran Bretagne. L'alliance des deux peuples placés à la tête de la civilisati alliance qui a déjà démontré la possibilité de solutions regardées jusqu' comme impossibles par les traditions vulgaires, permettra, parmi t d'autres bienfaits, d'examiner avec impartialité cette immense questi du Canal de Suez, de se rendre un compte exact de son influence sur prospérité des peuples, et de faire considérer comme une hérésie croyance qu'une entreprise destinée à abréger de moitié la dista entre l'Occident et l'Orient du globe ne convient pas à la Grande-B tagne, maîtresse de Gibraltar, de Malte, des Iles Ioniennes, d'Ad d'établissements importants sur la côte orientale d'Afrique, de l'I de Singapour, de l'Australie.

L'Angleterre, aussi bien et plus encore que la France, doit donc loir le percement de cette langue de terre de 30 lieues que tout hon préoccupé des questions de civilisation et de progrès ne peut voir su

carte sans éprouver le plus vif désir de faire disparaître le seul obstacle laissé par la Providence sur la grande route du commerce du monde.

Le chemin de fer d'Alexandrie à Suez seul est insuffisant. Il ne pourra acquérir une importance réelle et n'aura de revenus assurés que lorsqu'il deviendra l'auxiliaire du Canal maritime de Suez. L'achèvement de la voie ferrée, si utile aux voyageurs et désirée avec raison par l'Angleterre, sera alors une nécessité et ne sera plus une charge pour le gouvernement égyptien.

L'Allemagne applaudira également à tous les efforts qui seront faits pour la canalisation de l'Isthme. Ce sera pour elle le complément de la libre navigation du Danube et de l'affranchissement des bouches de la Sulina.

L'Autriche y verra l'agrandissement de Trieste et de Venise, des débouchés ouverts aux produits des provinces de l'Empire et du royaume de Hongrie dont le canal projeté du Danube à la mer Noire facilitera l'exportation.

La Russie trouvera dans l'ouverture du Canal de Suez une juste satisfaction à son aspiration nationale vers l'Orient. La mission de civilisation dévolue au czar sur les nombreuses populations dont il est l'arbitre peut encore suffire à la plus noble ambition. Les nouveaux débouchés, qui seront ouverts pacifiquement à leur activité et à leur besoin d'expansion leur seront plus profitables qu'une politique de conquêtes et de domination exclusive qu'il n'est plus possible à aucune nation de faire triompher aujourd'hui.

Les Etats-Unis d'Amérique, dont les relations avec l'Indo-Chine prennent, depuis plusieurs années, un immense développement, l'Espagne avec ses îles Philippines, la Hollande avec Java, Sumatra et Bornéo, les villes autrefois si florissantes de la côte d'Italie, les ports de la Grèce, toutes les nations enfin s'empresseront de prendre part à une œuvre qui augmentera leurs richesses ou leur en créera de nouvelles, et pour le succès de laquelle je crois pouvoir promettre à S. A. Mohammed-Saïd le concours actif et énergique des hommes éclairés de tous les pays (1).

Camp de Maréa (désert Lybique), 15 novembre 1854.

FERD. DE LESSEPS.

(1) *Percement de l'Isthme de Suez*. Exposé et documents officiels par Ferdinand de Lesseps. — PLON, 1855, tome I.

ANNEXE N° 13

FIRMAN DE CONCESSION

DE S. A. MOHAMMED-SAID, VICE-ROI D'ÉGYPTE

(19 mai 1855.)

Caire, 30 novembre 1854.

Notre ami M. Ferdinand de Lesseps, ayant appelé notre attention sur les avantages qui résulteraient pour l'Egypte de la jonction de la mer Méditerranée et de la mer Rouge par une voie navigable pour les grands navires, et nous ayant fait connaître la possibilité de constituer, à cet effet, une compagnie formée de capitalistes de toutes les nations, nous avons accueilli les combinaisons qu'il nous a soumises, et lui avons donné, par ces présentes, pouvoir exclusif de constituer et de diriger une Compagnie universelle pour le percement de l'Isthme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers, avec faculté d'entreprendre ou de faire entreprendre tous travaux et constructions, à la charge par la Compagnie de donner préalablement toute indemnité aux particuliers en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique; le tout dans les limites et avec les conditions et charges déterminées dans les articles qui suivent :

ART. 1er. — M. Ferdinand de Lesseps constituera une Compagnie dont nous lui confions la direction, sous le nom de *Compagnie Universell du Canal Maritime de Suez*, pour le percement de l'Isthme de Suez l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondatio ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerrané l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports.

ART. 2. — Le directeur de la Compagnie sera toujours nommé par le gou vernement égyptien et choisi, autant que possible, parmi les actionnaire les plus intéressés dans l'entreprise.

ART. 3. — La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, partir du jour de l'ouverture du Canal des deux mers.

ART. 4. — Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la Comp gnie, à laquelle tous les terrains nécessaires, n'appartenant pas à d

particuliers, seront concédés à titre gratuit. Les fortifications que le gouvernement jugera à propos d'établir ne seront point à la charge de la Compagnie.

ART. 5. — Le gouvernement égyptien recevra annuellement de la Compagnie quinze pour cent des bénéfices nets résultant du bilan de la Société sans préjudice des intérêts et dividendes revenant aux actions qu'il se réserve de prendre pour son compte lors de leur émission et sans aucune garantie de sa part dans l'exécution des travaux, ni dans les opérations de la Compagnie. Le reste des bénéfices nets sera réparti ainsi qu'il suit :

75 pour 100 au profit de la Compagnie ;
10 pour 100 au profit des membres fondateurs.

ART. 6. — Les tarifs des droits de passage du Canal de Suez, concertés entre la Compagnie et le vice-roi d'Egypte et perçus par les agents de la Compagnie, seront toujours égaux pour toutes les nations, aucun avantage particulier ne pouvant jamais être stipulé au profit exclusif d'aucune d'elles.

ART. 7. — Dans le cas où la Compagnie jugerait nécessaire de rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'Isthme, et dans celui où le Canal maritime suivrait un tracé indirect desservi par l'eau du Nil, le gouvernement égyptien abandonnerait à la Compagnie les terrains du domaine public aujourd'hui incultes qui seraient arrosés et cultivés à ses frais ou par ses soins.

La Compagnie jouira, sans impôts, desdits terrains pendant dix ans, à partir du jour de l'ouverture du Canal ; — durant les 89 ans qui resteront à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession, elle paiera la dîme au gouvernement égyptien ; après quoi, elle ne pourra continuer à jouir des terrains ci-dessus mentionnés qu'autant qu'elle paiera audit gouvernement un impôt égal à celui qui sera affecté aux terrains de même nature.

ART. 8. — Pour éviter toute difficulté au sujet des terrains qui seront abandonnés à la Compagnie concessionnaire, un plan dressé par M. Linant-Bey, notre commissaire-ingénieur auprès de la Compagnie, indiquera les terrains concédés, tant pour la traversée et les établissements du Canal maritime et du canal d'alimentation dérivé du Nil, que pour les exploitations de culture, conformément aux stipulations de l'article 7.

Il est, en outre, entendu que toute spéculation est, dès à présent, interdite sur les terrains du domaine public à concéder, et que les terrains appartenant antérieurement à des particuliers et que les propriétaires voudront plus tard faire arroser par les eaux du canal d'alimentation exécuté aux frais de la Compagnie, paieront une redevance de .. par

feddan cultivé (1), (ou une redevance fixée amiablement entre le gouvernement égyptien et la Compagnie).

ART. 9. — Il est enfin accordé à la Compagnie concessionnaire la faculté d'extraire des mines et carrières, appartenant au domaine public, sans payer de droits, tous les matériaux nécessaires aux travaux du Canal et aux constructions qui en dépendront, de même qu'elle jouira de la libre entrée de toutes les machines et matériaux qu'elle fera venir de l'étranger pour l'exploitation de sa concession.

ART. 10. — A l'expiration de la concession, le gouvernement égyptien sera substitué à la Compagnie, jouira sans réserve de tous ses droits et entrera en pleine possession du Canal des deux mers et de tous les établissements qui en dépendront. Un arrangement amiable ou par arbitrage déterminera l'indemnité à allouer à la Compagnie pour l'abandon de son matériel et des objets mobiliers.

ART. 11. — Les statuts de la Société nous seront ultérieurement soumis par le directeur de la Compagnie et devront être revêtus de notre approbation. Les modifications qui pourraient être introduites plus tard devront préalablement recevoir notre sanction. Lesdits statuts mentionneront les noms des fondateurs dont nous nous réservons d'approuver la liste. Cette liste comprendra les personnes dont les travaux, les études, les soins ou les capitaux auront antérieurement contribué à l'exécution de la grande entreprise du Canal de Suez.

ART. 12. — Nous promettons enfin notre bon et loyal concours et celui de tous les fonctionnaires de l'Egypte pour faciliter l'exécution et l'exploitation des présents pouvoirs.

Caire, le 30 novembre 1854.

A MON DÉVOUÉ AMI, DE HAUTE NAISSANCE ET DE RANG ÉLEVÉ,
M. FERDINAND DE LESSEPS.

La concession accordée à la Compagnie Universelle du Canal de Suez, devant être ratifiée par S. M. I. le Sultan, je vous remets cette copie pour que vous la conserviez par devers vous. Quant aux travaux relatifs au creusement du Canal de Suez, ils ne seront commencés qu'après l'autorisation de la Sublime Porte.

Le 3 ramadan 1271.

O. Cachet du Vice-Roi.

Pour traduction conforme au texte turc,
Le secrétaire des commandements de Son Altesse le Vice-Roi,

Signé : KŒNIG-BEY.

Alexandrie, le 19 mai 1855 (2).

(1) Le feddan égyptien correspond à peu près à un demi-hectare.
(2) *Percement de l'Isthme de Suez.* Exposé et documents officiels par Ferdinand de Lesseps. — PLON, 1855, tome I.

ANNEXE N° 14

RAPPORT SOMMAIRE

DE LA

COMMISSION INTERNATIONALE

A S. A. MOHAMMED-SAID-PACHA

VICE-ROI D'ÉGYPTE

Alexandrie, 2 janvier 1856.

Son Altesse nous a appelés en Egypte pour y étudier la question du percement de l'Isthme de Suez. En nous fournissant les moyens de juger, sur le terrain, du mérite des diverses solutions proposées, elle nous a invités à lui soumettre la plus facile, la plus sûre et la plus avantageuse au commerce de l'Europe.

Notre exploration, favorisée par un temps à souhait, facilitée et abrégée par l'ampleur des moyens matériels mis à notre disposition, est terminée. Elle nous a fait connaître des obstacles sans nombre, ou plutôt des impossibilités, pour diriger le Canal sur Alexandrie, et des facilités inattendues pour établir un port dans le golfe de Péluse.

Le Canal direct de Suez vers le golfe de Péluse est donc l'unique solution du problème de la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée ; l'exécution en est facile, et le succès assuré. Les résultats en seront immenses pour le commerce du monde. Notre conviction, à cet égard, est unanime. Nous en développerons les motifs dans un mémoire détaillé, appuyé des plans hydrographiques des baies de Suez et de Péluse, des profils donnant le relief du sol, et des forages indiquant la nature des terrains traversés par le canal.

La rédaction de ce mémoire et celle des plans, profils et forages qui doivent l'accompagner, sont un travail de longue haleine dont nous allons nous occuper activement en Europe, de manière à pouvoir le soumettre dans quelques mois à Son Altesse. Dès à présent, nous nous empressons de lui faire connaître nos conclusions.

1° Le tracé par Alexandrie est inadmissible au point de vue technique et économique ;

2° Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécution du Canal proprement dit, avec embranchement sur le Nil, et ne présente que des difficultés ordinaires pour la création de deux ports ;

3° Le port de Suez s'ouvrira sur une rade sûre et vaste, accessible en tous temps et où l'on trouve 9 mètres d'eau à 1 600 mètres du rivage ;

4° Le port de Péluse, que l'avant-projet plaçait dans le fond du golfe, sera établi à 28 kilomètres environ plus à l'ouest, dans la région où l'on trouve 8 mètres d'eau à 2 300 mètres du rivage, où la tenue est bonne et l'appareillage facile ;

5° La dépense du Canal des deux mers et des travaux qui s'y rattachent ne dépassera pas le chiffre de 200 millions, porté dans l'avant-projet des ingénieurs de S. A. le Vice-Roi (1).

Les membres de la Commission internationale du Canal de Suez,

Signé : CONRAD, président ;

A. RENAUD, DE NEGRELLI, MAC-CLEAN, LIEUSSOU, rapporteurs.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

ANNEXE N° 15

ACTE DE CONCESSION
ET CAHIER DES CHARGES

POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION
DU CANAL MARITIME DE SUEZ ET DÉPENDANCES

Alexandrie, 5 janvier 1856.

NOUS, MOHAMMED-SAID-PACHA, VICE-ROI D'EGYPTE,

Vu notre acte de concession en date du 30 novembre 1854, par lequel nous avons donné à notre ami M. Ferdinand de Lesseps, pouvoir exclusif à l'effet de constituer et diriger une *Compagnie Universelle* pour le percement de l'Isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou deux ports ;

M. Ferdinand de Lesseps nous ayant représenté que, pour constituer la Compagnie susindiquée dans les formes et conditions généralement adoptées pour les sociétés de cette nature, il est utile de stipuler d'avance, dans un acte plus détaillé et plus complet, d'une part, les charges, obligations et redevances auxquelles cette Société sera soumise, d'autre part, les concessions, immunités et avantages auxquels elle aura droit, ainsi que les facilités qui lui seront accordées pour son administration,

Avons arrêté, comme suit, les conditions de la concession qui fait l'objet des présentes :

§ Ier

Charges

ART. 1er. — La Société fondée par notre ami M. Ferdinand de Lesseps, en vertu de notre concession du 30 novembre 1854, devra exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux et constructions nécessaires pour l'établissement :

1° D'un Canal approprié à la grande navigation maritime, entre Suez dans la mer Rouge, et le golfe de Péluse dans la mer Méditerranée ;

2° D'un canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale du Nil, joignant le fleuve au Canal maritime susmentionné ;

3° De deux branches d'irrigation et d'alimentation dérivées du précédent canal et portant leurs eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse.

Les travaux seront conduits de manière à être terminés dans un délai de six années, sauf les empêchements et retards provenant de force majeure.

ART. 2. — La Compagnie aura la faculté d'exécuter les travaux dont elle est chargée, par elle-même et en régie, ou de les faire exécuter par des entrepreneurs au moyen d'adjudications ou de marchés à forfait. Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés à ces travaux seront égyptiens.

ART. 3. — Le Canal approprié à la grande navigation maritime sera creusé à la profondeur et à la largeur fixées par le programme de la Commission scientifique internationale.

Conformément à ce programme, il prendra son origine au port même de Suez ; il empruntera le bassin dit des lacs Amers et le lac Timsah ; il viendra déboucher dans la Méditerranée en point du golfe de Péluse qui sera déterminé dans les projets définitifs à dresser par les ingénieurs de la Compagnie.

ART. 4. — Le Canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale dans les conditions dudit programme, prendra naissance à proximité de la ville du Caire, suivra la vallée (ouadée) Tomilat (ancienne terre de Gessen), et débouchera dans le grand Canal maritime au lac Timsah.

ART. 5. — Les dérivations du Canal précédent s'en détacheront en amont du débouché dans le lac Timsah ; de ce point, elles seront dirigées, d'un côté, sur Suez ; de l'autre côté, sur Péluse, parallèlement au Grand Canal maritime.

ART. 6. — Le lac Timsah sera converti en un port intérieur propre à recevoir des bâtiments du plus fort tonnage.

La Compagnie sera tenue, en outre, si cela est nécessaire :

1° De construire un port d'abri à l'entrée du Canal maritime dans le golfe de Péluse ;

2° D'améliorer le port et la rade de Suez, de manière à ce que les navires y soient également abrités.

ART. 7. — Le Canal maritime, les ports en dépendant, ainsi que le Canal de jonction du Nil et le Canal de dérivation, seront constamment entretenus en bon état par la Compagnie et à ses frais.

ART. 8. — Les propriétaires riverains, qui voudront faire arroser leurs terres au moyen de prises d'eau tirées des canaux construits par la Compagnie, pourront en obtenir d'elle la concession moyennant le paiement d'une indemnité ou d'une redevance dont le chiffre sera fixé dans les conditions de l'article 17 ci-après.

ART. 9. — Nous nous réservons de déléguer, au siège administratif de la Compagnie, un commissaire spécial dont le traitement sera payé par elle, et qui représentera, près de son administration, les droits et les intérêts du gouvernement égyptien pour l'exécution des dispositions du présent.

Si le siège administratif de la Société est établi ailleurs qu'en Egypte, la Compagnie sera tenue de se faire représenter à Alexandrie par un agent supérieur nanti de tous les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche du service et les rapports de la Compagnie avec notre gouvernement.

§ II

Concessions

ART. 10. — Pour la construction des canaux et dépendances mentionnés dans les articles qui précèdent, le gouvernement égyptien abandonne à la Compagnie, sans aucun impôt ni redevance, la jouissance de tous les terrains n'appartenant pas à des particuliers qui pourront être nécessaires.

Il lui abandonne également la jouissance de tous les terrains aujourd'hui incultes n'appartenant pas à des particuliers, qui seront arrosés et mis en culture par ses soins et à ses frais, avec cette différence :

1° Que les terrains compris dans cette dernière catégorie seront exempts de tout impôt pendant dix ans seulement, à dater de leur mise en rapport ;

2° Que, passé ce terme, ils seront soumis, pendant le reste de la concession, aux obligations et aux impôts auxquels seront assujetties, dans les mêmes circonstances, les terres des autres provinces de l'Egypte ;

3° Que la Compagnie pourra ensuite, par elle-même ou par ses ayants droit, conserver la jouissance de ces terrains et des prises d'eau nécessaires à leur fertilisation, à charge de payer au gouvernement égyptien les impôts établis sur les terres dans les mêmes conditions.

ART. 11. — Pour déterminer l'étendue et les limites des terrains concédés à la Compagnie, dans les conditions du § 1er et du § 2 de l'article 10 qui précède, il est référé aux plans ci-annexés ; étant expliqué qu'auxdits plans les terrains concédés pour la construction des canaux et dépendances, sans impôt ni redevance, conformément au § 1er, sont teintés en noir, et que les terrains concédés pour être mis en culture en payant certains droits, conformément au § 2, sont teintés en bleu.

Sera considéré comme nul tout acte fait postérieurement à notre acte du 30 novembre 1854, qui aurait pour conséquence de créer à des particuliers, contre la Compagnie, ou des droits à indemnité qui n'existaient

pas alors sur les terrains, ou des droits à indemnité plus considérables que ceux auxquels ils auraient pu prétendre à cette époque.

ART. 12. — Le gouvernement égyptien livrera, s'il y a lieu, à la Compagnie, les terrains de propriété particulière dont la possession sera nécessaire à l'exécution des travaux et à l'exploitation de la concession, à charge par elle de payer aux ayants droit de justes indemnités.

Les indemnités d'occupation temporaire ou d'expropriation définitive seront, autant que possible, réglées amiablement ; en cas de désaccord, elles seront fixées par un tribunal arbitral procédant sommairement et composé :

1° D'un arbitre choisi par la Compagnie ;

2° D'un arbitre choisi par les intéressés ;

3° D'un tiers arbitre désigné par nous.

Les décisions du tribunal arbitral seront exécutoires immédiatement et sans appel.

ART. 13. — Le gouvernement égyptien accorde à la Compagnie concessionnaire, pour toute la durée de la concession, la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, sans payer aucun droit, impôt ni indemnité, tous les matériaux nécessaires aux travaux de construction et d'entretien des ouvrages et établissements dépendant de l'entreprise.

Il exonère, en outre, la Compagnie de tous droits de douane, d'entrée et autres, pour l'introduction en Egypte de toutes machines et matières quelconques qu'elle fera venir de l'étranger pour les besoins de ses divers services en cours de construction ou d'exploitation.

ART. 14.— Nous déclarons solennellement, pour nous et nos successeurs, sous la réserve de la ratification de S. M. I. le Sultan, le Grand Canal maritime de Suez à Péluse et les ports en dépendant, ouverts à toujours, comme passages neutres, à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ou de nationalités, moyennant le paiement des droits et l'exécution des règlements établis par la Compagnie Universelle concessionnaire pour l'usage dudit Canal et dépendances.

ART. 15. — En conséquence du principe posé dans l'article précédent, la Compagnie Universelle concessionnaire ne pourra, dans aucun cas, accorder à aucun navire, compagnie ou particulier, aucuns avantages ou faveurs qui ne soient accordés à tous autres navires, compagnies ou particuliers, dans les mêmes conditions.

ART. 16. — La durée de la Société est fixée à 99 années, à compter de l'achèvement des travaux et de l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation.

A l'expiration de cette période. le gouvernement égyptien rentrera en

possession du Canal maritime construit par la Compagnie, à charge par lui, dans ce cas, de reprendre tout le matériel et les approvisionnements affectés au service maritime de l'entreprise et d'en payer à la Compagnie la valeur telle qu'elle sera fixée, soit amiablement, soit à dire d'experts.

Néanmoins, si la Compagnie conservait la concession par périodes successives de 99 années, le prélèvement stipulé au profit du gouvernement égyptien par l'article 18 ci-après serait porté pour la seconde période à 20 pour 100, pour la troisième période à 25 pour 100, et ainsi de suite, à raison de 5 pour 100 d'augmentation pour chaque période, sans que toutefois ce prélèvement puisse jamais dépasser 35 pour 100 des produits nets de l'entreprise.

ART. 17. — Pour indemniser la Compagnie des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation qui sont mises à sa charge par les présentes, nous l'autorisons, dès à présent, et pendant toute la durée de sa jouissance, telle qu'elle est déterminée par les §§ 1er et 3 de l'article précédent, à établir et percevoir, pour le passage dans les canaux et les ports en dépendant, des droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, suivant des tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque sous la condition expresse :

1° De percevoir ces droits, sans aucune exception ni faveur, sur tous les navires dans des conditions identiques ;

2° De publier les tarifs, trois mois avant la mise en vigueur, dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés ;

3° De ne pas excéder, pour le droit spécial de navigation, le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager.

La Compagnie pourra, également, pour toutes les prises d'eau accordées à la demande de particuliers, en vertu de l'article 8 ci-dessus, percevoir, d'après des tarifs qu'elle fixera, un droit proportionnel à la quantité d'eau absorbée et à l'étendue des terrains arrosés.

ART. 18. — Toutefois, en raison des concessions de terrains et autres avantages accordés à la Compagnie par les articles qui précèdent, nous réservons, au profit du gouvernement égyptien un prélèvement de 15 pour 100 sur les bénéfices nets de chaque année arrêtés et répartis par l'Assemblée générale des actionnaires.

ART. 19. — La liste des membres fondateurs, qui ont concouru par leurs travaux, leurs études et leurs capitaux à la réalisation de l'entreprise avant la fondation de la Société sera arrêtée par nous.

Après le prélèvement stipulé au profit du gouvernement égyptien par l'article 18 ci-dessus, il sera attribué, dans les produits nets annuels de l'entreprise, une part de 10 pour 100 aux membres fondateurs ou à leurs héritiers ou ayants cause.

ART. 20. — Indépendamment du temps nécessaire à l'exécution des

travaux, notre ami et mandataire, M. Ferdinand de Lesseps. présidera et dirigera la Société, comme premier fondateur, pendant dix ans, à partir du jour où s'ouvrira la période de jouissance de la concession de 99 années, aux termes de l'article 16 ci-dessus.

ART. 21. — Sont approuvés les statuts ci-annexés de la Société créée sous la dénomination de Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, la présente approbation valant autorisation de constitution, dans la forme des Sociétés anonymes, à dater du jour où le capital social sera entièrement souscrit.

ART. 22. — Comme témoignage de l'intérêt que nous attachons au succès de l'entreprise, nous promettons à la Compagnie le loyal concours du gouvernement égyptien, et nous invitons expressément par les présentes, les fonctionnaires et agents de tous les services de nos administrations à lui donner, en toute circonstance, aide et protection.

Nos ingénieurs, Linant-Bey et Mougel-Bey, que nous mettons à la disposition de la Compagnie pour la direction et la conduite des travaux ordonnés par elle, auront la surveillance supérieure des ouvriers et seront chargés de l'exécution des règlements qui concerneront la mise en œuvre des travaux.

ART. 23. — Sont rapportées toutes dispositions de notre ordonnance du 30 novembre 1854 et autres qui se trouveraient en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges lequel fera seul fo pour la concession à laquelle il s'applique.

Fiat à Alexandrie, le 5 janvier 1856.

A MON DÉVOUÉ AMI DE HAUTE NAISSANCE ET DE RANG ÉLEVÉ,

MONSIEUR FERDINAND DE LESSEPS.

La concession accordée à la Compagnie Universelle du Canal de Sue devant être ratifiée par S. M. I. le Sultan, je vous remets cette cop authentique, afin que vous puissiez constituer ladite Compagnie fina cière.

Quant aux travaux relatifs au percement de l'Isthme, elle pourra l exécuter elle-même dès que l'autorisation de la Sublime Porte m'aura (accordée (1).

Alexandrie, le 26 rebi-ul-akher 1272 (5 janvier 1856).

O. Cachet de S. A. le Vice-Roi.

Pour traduction conforme à l'original en langue turque
déposé aux archives du Cabinet,

Le secrétaire des commandements de Son Altesse le Vice-Ro

Signé : KŒNIG-BEY.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

ANNEXE N° 16

STATUTS

DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

Alexandrie, 5 janvier 1856.

TITRE I

Formation et objet de la Société. — Dénomination. Siége. — Durée.

ART. 1er. — Il est formé entre les souscripteurs et propriétaires des actions créées ci-après une Société anonyme sous la dénomination de *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.*

ART. 2. — Cette Société a pour objet :

1° La construction d'un Canal maritime de grande navigation entre la mer Rouge et la Méditerranée, de Suez au golfe de Péluse ;

2° La construction d'un Canal de navigation fluviale et d'irrigation joignant le Nil au Canal maritime, du Caire au lac Timsah ;

3° La construction de deux canaux de dérivation, se détachant du précédent en amont de son débouché dans le lac Timsah, et amenant ses eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse ;

4° L'exploitation desdits canaux et des entreprises diverses qui s'y rattachent ;

5° Et l'exploitation des terrains concédés.

Le tout aux clauses et conditions de la concession, telle qu'elle résulte des ordonnances de S. A. le Vice-Roi d'Egypte, en date du 30 novembre 1854 et du 5 janvier 1856 : la première, donnant pouvoir spécial et exclusif à M. de Lesseps de constituer et diriger, comme premier fondateur président, une Société en vue de ces entreprises ; la seconde, portant concession desdits canaux et de leurs dépendances à cette So-

ciété, avec toutes les charges et obligations, tous les droits et avantages qui y sont attachés par le gouvernement égyptien.

ART. 3. — La Société a son siège à Alexandrie et son domicile adminis tratif à Paris.

ART. 4. — La Société commence à dater du jour de la signature de l'acte social, portant souscription de la totalité des actions. Sa durée est égale à la durée de la concession.

ART. 5. — Les comptes des dépenses, faites antérieurement à la constitution de la Société, soit par S. A. le Vice-Roi d'Egypte, soit par M. Ferdinand de Lesseps, agissant en vertu des pouvoirs dont il était investi pour arriver à la réalisation de l'entreprise, seront réglés par le Conseil d'administration, qui en autorisera le remboursement à qui de droit.

TITRE II

Fonds social. — Actions. — Versements.

ART. 6. — Le fonds social est fixé à *deux cents millions de francs*, représentés par *quatre cent mille actions*, à raison de cinq cents francs chacune.

ART. 7. — Les titres d'actions et d'obligations, dont le Conseil d'administration détermine la forme et le modèle, sont libellés en langues turque, allemande, anglaise, française et italienne.

ART. 8. — Le montant de chaque action est payable en espèces, dans la caisse sociale ou chez les représentants de la Compagnie, à Alexandrie, Amsterdam, Constantinople, Londres, New-York, Paris, Saint-Pétersbourg, Vienne, Gênes, Barcelone, et autres villes qui seraient désignées par le Conseil d'administration, au cours du change, soit sur Paris, soit sur Alexandrie, au choix de la Compagnie.

ART. 9. — Les versements s'opèrent conformément aux appels faits par le Conseil au moyen d'annonces publiées deux mois à l'avance par l'insertion dans deux journaux, et, à défaut de journaux, par l'affichage à la Bourse, dans les villes désignées à l'article 8 ci-dessus.

ART. 10. — Si le Conseil juge qu'il n'y a pas lieu d'appeler, au moment de la souscription, le versement immédiat de la partie de capital nécessaire, aux termes de l'article 12 ci-après, pour l'émission des titres au porteur, le premier versement peut être constaté par la délivrance de certificats nominatifs provisoires.

Ces certificats portent un numéro d'ordre, ils sont détachés d'un registre à souche et timbrés du timbre sec de la Compagnie. Ils sont signés par deux administrateurs ou par un administrateur et un délégué du Conseil d'administration.

Art. 11. — Les certificats nominatifs peuvent être négociés au moyen d'un transfert signé par le cédant et le concessionnaire et inscrits sur les registres établis dans les bureaux de la Compagnie ou de ceux de ses représentants désignés, à cet effet, par le conseil, partout où besoin sera.

Mention est faite du transfert au dos des titres par un administrateur ou par un agent à ce commis.

La Compagnie peut exiger que la signature des parties soit dûment certifiée.

Art. 12. — Les souscripteurs primitifs et leurs concessionnaires restent solidairement engagés jusqu'au paiement intégral de 30 pour 100 sur le montant de chaque action.

Après le versement de 30 pour 100 sur le montant de chaque action, les certificats nominatifs peuvent être échangés contre des titres au porteur provisoires.

Art. 13. — Chaque versement effectué est inscrit sur les titres auxquels il s'applique.

Après libération intégrale opérée, il est délivré aux porteurs des actions définitives.

Art. 14. — A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt est dû pour chaque jour de retard à raison de 5 pour 100 par an.

La Société peut, en outre, faire vendre les actions dont les versements sont en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus pour les appels de fonds, avec indication des conséquences du retard apporté dans les versements.

Deux mois après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, a le droit de faire procéder à la vente desdites actions pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Cette vente est faite sur duplicata, en une ou plusieurs fois, à la Bourse de Paris ou à celle de Londres par le ministère d'un agent de change.

Les titres antérieurs des actions ainsi vendues deviennent nuls, de plein droit par le fait même de la vente ; il est délivré aux acquéreurs des titres nouveaux qui portent les mêmes numéros et qui sont seuls valables.

En conséquence, tout titre qui ne porte pas la mention régulière des versements exigibles, cesse d'être négociable.

Les mesures, qui font l'objet du présent article, n'excluent pas l'exercice simultané par la Société, si elle le juge utile, des moyens ordinaires de droit contre les actionnaires en retard.

Art. 15. — Les sommes, provenant des ventes effectuées en vertu de l'article précédent, déduction faite des frais et des intérêts, sont imputées dans les termes de droit, sur ce qui est dû par l'actionnaire exproprié ou par ses cédants, qui restent responsables de la différence, s'il y a déficit, et qui bénéficient de l'excédent si excédent il y a.

ART. 16. — Les actions définitives sont au porteur, la cession s'opère par la simple tradition du titre.

Les actions définitives sont extraites d'un registre à souche, numérotées et revêtues de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un délégué du Conseil d'administration.

Elles portent le timbre sec de la Compagnie.

ART. 17. — Le Conseil d'administration peut autoriser le dépôt et la conservation des titres au porteur dans la caisse sociale. Il détermine, dans ce cas, la forme des certificats nominatifs de dépôt, les conditions de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

ART. 18. — Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social.

ART. 19. — Toute action est indivisible. La Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour chaque action.

ART. 20. — Les droits et les obligations attachés à l'action suivent le titre dans les mains où il se trouve.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux résolutions de l'Assemblée générale des actionnaires.

ART. 21. — Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens, valeurs ou revenus de la Société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer, en aucune manière, dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux comptes annuels approuvés par l'Assemblée générale des actionnaires.

ART. 22. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions, au delà duquel tout appel de fonds est interdit.

ART. 23. — Le Conseil peut autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par mesure générale applicable à tous les actionnaires.

TITRE III

Conseil d'administration.

ART. 24. — La Société est administrée par un Conseil composé d *trente-deux* membres, représentant les principales nationalités intére sées à l'entreprise.

Un comité, choisi dans son sein, est spécialement chargé de la dire tion et de la gestion des affaires de la Société.

ART. 25. — Les administrateurs ne contractent, en raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle ou solidaire. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

ART. 26. — Les administrateurs sont nommés par l'Assemblée générale des actionnaires pour *huit* années.

Le Conseil se renouvelle, en conséquence, chaque année par *huitième*. Jusqu'à ce que l'entier renouvellement ait établi l'ordre de roulement, les membres sortants sont désignés annuellement par le sort.

Les administrateurs sortants peuvent toujours être réélus.

ART. 27. — En cas de vacances provenant de démissions ou décès, il est pourvu provisoirement au remplacement par le Conseil d'administration jusqu'à la prochaine Assemblée générale des actionnaires.

Les administrateurs ainsi nommés ne demeurent en fonctions que pendant le temps restant à courir pour l'exercice de leurs prédécesseurs.

ART. 28. — Chaque administrateur doit être propriétaire de *cent actions*, qui sont inaliénables et restent déposées dans la caisse sociale pendant toute la durée de ses fonctions.

ART. 29. — Une part de 3 pour 100 dans les bénéfices nets annuels est attribuée aux administrateurs en raison de leurs peines et soins. Pendant la durée des travaux et, au besoin, pendant les premières années qui suivront l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation, il est attribué au Conseil, pour tenir lieu de la part de 3 pour 100 stipulée ci-dessus, une allocation annuelle qui sera comprise dans les frais d'administration et dont le montant sera fixé par la première Assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil d'administration détermine l'attribution particulière qui doit être faite sur cette somme ou sur les 3 pour 100 dans les bénéfices aux membres du Comité de direction.

ART. 30. — Le Conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un président et trois vice-présidents.

Le président et les vice-présidents peuvent toujours être réélus.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le Conseil désigne, à chaque séance, celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

ART. 31. — Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois par mois. Il se réunit, en outre, sur la convocation du président, aussi souvent que l'exigent les intérêts de la Société.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Sept administrateurs au moins doivent être présents pour valider les délibérations du Conseil.

Lorsque sept administrateurs seulement sont présents, les décisions, pour être valables, doivent être prises à la majorité de cinq voix.

ART. 32. — Le secrétaire général de la Compagnie assiste aux séances du Conseil d'administration avec voix consultative.

ART. 33. — Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et l'un des membres présents à la séance.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux doivent, pour être produits valablement en justice ou ailleurs, être certifiés par le secrétaire général de la Compagnie.

Un extrait des décisions rendues à chaque séance, dûment certifié, est envoyé dans les huit jours qui suivent la réunion à chaque administrateur absent.

ART. 34. — Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société.

Il arrête les propositions à soumettre à l'Assemblée générale des actionnaires en vertu de l'article 56 ci-après.

Il statue sur les propositions du Comité de direction concernant les objets suivants, savoir :

1° Nomination et révocation des fonctionnaires et agents supérieurs de la Compagnie ; fixation de leurs attributions et de leur traitement ;

2° Placements temporaires des fonds disponibles ;

3° Etudes et projets, plans et devis, pour l'exécution des travaux ;

4° Marchés à forfait ;

5° Acquisitions, ventes et échanges d'immeubles, achats de navires ou de machines nécessaires pour l'exécution des travaux et l'exploitation de l'entreprise ;

6° Budgets annuels ;

7° Fixation et modification des droits de toute nature à percevoir en vertu de la concession ; conditions et mode de perception des tarifs ;

8° Disposition du fonds de réserve ;

9° Disposition du fonds de retraite, de secours et d'encouragement pour les employés ;

10° Réglementation de la caisse des dépôts pour les actions et obligations de la Société.

ART. 35. — Le Conseil nomme ceux de ses membres qui doivent faire partie du Comité de direction.

Il peut déléguer à un ou à plusieurs administrateurs, aux fonctionnaires, employés de la Compagnie ou autres, tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires ou objets déterminés.

ART. 36. — Nul ne peut voter dans le Conseil par procuration.

Lorsque le Conseil doit délibérer sur des modifications à apporter dans les tarifs ou dans les statuts, sur des emprunts ou augmentations du capital social, sur des demandes de concessions nouvelles, des traités

de fusion avec d'autres entreprises, sur la dissolution et la liquidation de la Société, les administrateurs absents doivent, un mois à l'avance, être informés de l'objet de la délibération et invités à venir prendre part au vote ou à adresser leur opinion par écrit au président, qui en donne lecture en séance ; après quoi, les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

TITRE IV

Comité de direction.

ART. 37. — Le Comité de direction, constitué en vertu des dispositions de l'article 24 ci-dessus, est composé du président du Conseil d'administration et de quatre administrateurs spécialement délégués.

ART. 38. — Le Comité de direction se réunit à la convocation du président, autant de fois que cela est nécessaire pour la bonne marche du service et au moins une fois par semaine.

ART. 39. — Il est tenu procès-verbal des séances du Comité de direction. Ces procès-verbaux sont signés par un des administrateurs présents à la séance.

Les extraits de ces procès-verbaux, pour être valablement produits en justice ou ailleurs, doivent être visés par le président et certifiés par le secrétaire général de la Compagnie.

ART. 40. — Le Comité de direction est investi de tous pouvoirs pour la gestion des affaires de la Société.

Il pourvoit à l'exécution, tant des obligations imposées par le cahier des charges et les statuts, que des résolutions adoptées par l'Assemblée générale et des décisions du Conseil d'administration.

Il soumet au Conseil d'administration les propositions relatives aux objets définis à l'article 34 ci-dessus.

Il représente la Société et agit en son nom par un ou plusieurs de ses membres, dans tous les cas où une disposition expresse n'exige pas l'intervention de l'Assemblée générale des actionnaires ou du Conseil d'administration, notamment en ce qui concerne les objets ci-après :

1° Nomination et révocation des employés ; fixation de leurs fonctions et de leur solde ;

2° Travail des bureaux ;

3° Règlements et ordres de service ;

4° Ordonnancement et règlement des dépenses ;

5° Transferts de rentes, d'effets publics et de commerce ;

6° Perceptions de droits, recouvrements de créances, quittances et mainlevées avec ou sans paiement, instances judiciaires et administratives, mesures conservatoires ;

7° Défenses en justice, compromis, transactions, désistements ;

8° Traités, marchés, adjudications, achats de mobilier, baux et locations.

Les actions judiciaires, en demandant ou en défendant, sont dirigées par ou contre le président et les membres composant le Comité de direction.

En conséquence, les notifications ou significations sont faites et reçues par le Comité de direction au nom de la Société.

Les décisions du Comité, les actes et engagements, approuvés par lui, sont signés par le président ou par deux membres du Comité délégués à cet effet.

Art. 41. — Le Comité de direction et le président du Conseil peuvent déléguer, par procuration authentique, à un ou plusieurs administrateurs, fonctionnaires de la Compagnie, employés ou autres, le pouvoir de signer tous les actes et engagements mentionnés ci-dessus.

Art. 42. — Un administrateur délégué, comme agent supérieur et chef de service, réside à Alexandrie.

Il est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour l'exécution des travaux et la marche de l'exploitation.

Il représente la Compagnie dans tous ses rapports avec le gouvernement égyptien et les tiers.

TITRE V

Assemblée générale des actionnaires.

Art. 43. — L'Assemblée générale, régulièrement constituée, représent l'universalité des actionnaires.

Art. 44. — L'Assemblée générale se compose de tous les actionnaire propriétaires d'au moins vingt-cinq actions.

Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires, qui l composent, sont au nombre de quarante et représentent le vingtième d fonds social.

Art. 45. — Lorsque, sur une première convocation, les actionnaires pr sents ne remplissent pas les conditions spécifiées ci-dessus pour constitu la validité des délibérations de l'Assemblée générale, la réunion est ajou née de plein droit et l'ajournement ne peut être moindre de deux mois.

Une seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 47 ci-après.

Les délibérations de l'Assemblée générale, dans cette seconde réunion, ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première. Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

ART. 46. — L'Assemblée générale se réunit chaque année dans la première quinzaine du mois de mai.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

ART. 47. — Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis publié deux mois avant l'époque de la réunion dans les formes prescrites pour les appels de fonds par l'article 9 ci-dessus.

ART. 48. — Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister ou de se faire représenter à l'Assemblée générale, doivent justifier au domicile de la Société, au moins cinq jours avant la réunion, du dépôt fait de leurs titres dans la caisse sociale ou chez un représentant de la Compagnie désigné, à cet effet, par le Conseil d'administration dans les villes dénommées à l'article 8 ci-dessus.

Les dépôts faits dans ces conditions donnent droit à la remise de cartes d'admission nominatives.

Les actionnaires, porteurs de certificats de dépôt, ont également la faculté de se faire représenter aux Assemblées générales par des mandataires, munis de pouvoirs réguliers, dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration.

Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations au domicile de la Société, cinq jours au moins avant la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'Assemblée s'il n'est lui-même membre de cette Assemblée.

ART. 49. — L'Assemblée générale est présidée par le président ou par l'un des vice-présidents du Conseil d'administration, et, à leur défaut, par un administrateur nommé par le Conseil.

L'Assemblée générale est présidée par le président ou par l'un des vice-présidents du Conseil d'administration, et, à leur défaut, par un administrateur nommé par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires, présents au moment de l'ouverture de la séance et qui acceptent, sont nommés scrutateurs.

Le président désigne le secrétaire.

ART. 50. — Les délibérations de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou régulièrement représentés, conformément à l'article 48 ci-dessus.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

ART. 51. — Vingt-cinq actions donnent droit à une voix ; le même action-

naire ne peut réunir plus de *dix voix*, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

ART. 52. — Le scrutin secret peut être réclamé par *dix* membres.

ART. 53. — Les délibérations de l'Assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux signés par le président, par les scrutateurs et par le secrétaire.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, pour être valablement produits en justice ou ailleurs, doivent être certifiés par le secrétaire général de la Compagnie.

ART. 54. — Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'Assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, reste annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs conférés par les actionnaires absents.

Cette feuille doit être signée par chaque actionnaire à son entrée à la séance.

ART. 55. — L'ordre du jour de l'Assemblée générale est arrêté par le Conseil d'administration.

Aucune autre question que celles portées à l'ordre du jour ne peut être mise en délibération.

ART. 56. — L'Assemblée générale entend les rapports du Conseil d'administration sur la situation et les intérêts de la Société. Elle délibère sur ses propositions en se renfermant dans les limites des statuts et du cahier des charges, concernant tous les intérêts de la Compagnie. Elle nomme les administrateurs en remplacement des membres du Conseil sortants ou à remplacer.

Elle confère, lorsqu'il y a lieu, au Conseil, les pouvoirs nécessaires pour la suite à donner à ses résolutions.

L'approbation de l'Assemblée générale est nécessaire pour toute décision statuant sur les objets ci-après, savoir :

1° Concessions nouvelles ;

2° Fusion avec d'autres entreprises ;

3° Modifications aux statuts ;

4° Dissolution de la Société ;

5° Augmentation du capital social ;

6° Emprunts ;

7° Règlement des comptes de premier établissement en fin de l'exécution des travaux ;

8° Règlement des comptes annuels ;

9° Fixation de la retenue pour le fonds de réserve ;

10° Fixation du dividende à distribuer annuellement aux actions.

ART. 57. — Les délibérations relatives aux objets mentionnés à l'a

ticle 56, §§ 2, 3, 4 , 5 et 6, doivent, pour être valables, être prises par une Assemblée réunissant au moins le dixième du fonds social et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de cinquante au moins.

Lorsque, sur une première convocation, les actionnaires ne remplissent pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation, conformément aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus.

Les délibérations de l'Assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

ART. 58. — Les délibérations de l'Assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même ceux qui sont absents ou dissidents.

TITRE VI

Comptes annuels. — Amortissement. — Intérêts.
Fonds de réserve. — Dividendes.

ART. 59. — Pendant l'exécution des travaux, il est payé annuellement aux actionnaires un intérêt de 5 pour 100 sur les sommes par eux versées, en exécution de l'article 9 ci-dessus.

Il est pourvu au paiement de ces intérêts par le produit des placements temporaires de fonds et autres produits accessoires, et, au besoin, sur le capital social.

ART. 60. — Après l'achèvement des travaux, le compte des recettes et dépenses, pendant la durée de ces travaux, est arrêté et soumis à l'Assemblée générale des actionnaires par le Conseil d'administration.

ART. 61. — A dater de l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société, au 31 décembre précédent, est dressé dans le premier trimestre de chaque année. Cet inventaire est soumis à l'Assemblée générale des actionnaires, réunie dans le courant du mois de mai suivant.

ART. 62. — Les produits annuels de l'entreprise servent d'abord à acquitter dans l'ordre suivant :

1° Les dépenses d'entretien et d'exploitation, les frais d'administration, et, généralement, toutes les charges sociales ;

2° L'intérêt et l'amortissement des emprunts qui peuvent avoir été contractés ;

3° *Cinq pour cent* du capital social pour servir aux actions amorties et non amorties un intérêt de *vingt-cinq* francs par action, les intérêts afférents aux actions amorties devant rentrer au fonds d'amortissement constitué conformément à l'article 66 ci-après ;

4° *Quatre centièmes* pour cent du capital social également applicables à ce fonds d'amortissement ;

5° La retenue destinée à constituer ou à compléter un fonds de réserve pour les dépenses imprévues conformément aux dispositions de l'article 69 ci-après.

L'excédent des produits annuels, après ces divers prélèvements, constitue les produits nets ou bénéfices de l'entreprise.

Art. 63. — Les produits nets ou bénéfices de l'entreprise sont répartis de la manière suivante :

1° 15 pour 100 au gouvernement égyptien ;

2° 10 pour 100 aux fondateurs ;

3° 3 pour 100 aux administrateurs ;

4° 2 pour 100 pour la constitution d'un fonds destiné à pourvoir aux retraites, aux secours, aux indemnités ou gratifications accordées suivant, qu'il y a lieu, par le Conseil, aux employés ;

5° 70 pour 100 comme dividende à répartir entre toutes les actions amorties et non amorties indistinctement.

Art. 64. — Le paiement des intérêts et dividendes est fait à la caisse sociale, ou chez les représentants désignés par le Conseil d'administration dans les villes dénommées à l'article 8 ci-dessus.

Le paiement des intérêts est fait en deux termes, le 1er juillet et le 1er janvier de chaque année.

Le dividende est payé le 1er juillet.

Toutefois, le Conseil peut, lorsqu'il juge qu'il y a lieu, autoriser le paiement d'un acompte de dividende le 1er janvier.

Chaque paiement est annoncé au moyen de publications faites conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus pour les appels de fonds.

Art. 65. — Les intérêts et dividendes, qui ne sont pas réclamés à l'expiration de cinq années après l'époque annoncée pour le paiement, sont acquis à la Société.

Art. 66. — L'amortissement des actions est effectué en quatre-vingt-dix neuf ans, suivant le tableau d'amortissement, dressé en exécution des présents statuts.

Il est pourvu à cet amortissement, ainsi qu'il a été dit à l'article 62 ci dessus, au moyen d'une annuité de 0 fr. 04 pour 100 du capital social e de l'intérêt à 5 pour 100 des actions successivement remboursées.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, des pro duits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le rembourse

ment du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur les premiers produits nets, disponibles des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende.

La désignation des actions à rembourser a lieu au moyen d'un tirage au sort fait publiquement, chaque année, au domicile de la Société, aux époques et suivant la forme déterminées par le Conseil.

ART. 67. — Les numéros des actions, désignées par le sort pour être remboursées, sont annoncés au moyen de publications faites conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus.

ART. 68. — Le remboursement des actions désignées par le tirage au sort pour être amorties, est fait aux lieux indiqués pour le paiement des intérêts et dividendes par l'article 64 ci-dessus.

Les porteurs d'actions amorties conservent les mêmes droits que les porteurs d'actions non amorties, à l'exception de l'intérêt à 5 pour 100 du capital qui leur a été remboursé.

ART. 69. — La retenue, opérée pour la constitution ou le complément du fonds de réserve conformément au § 5 de l'article 62 ci-dessus, est de 5 pour 100 des produits annuels, après déduction des charges définies aux §§ 1er, 2, 3 et 4 du même article.

Lorsque le fonds de réserve atteint le chiffre de *cinq millions* de francs, l'Assemblée générale des actionnaires peut, sur la proposition du Conseil, réduire ou suspendre la retenue annuelle à ce affectée ainsi qu'il vient d'être expliqué.

Cette retenue reprend cours et effet dès que le fonds de réserve descend au-dessous de *cinq millions de francs.*

ART. 70. — La part attribuée aux fondateurs dans les bénéfices annuels de l'entreprise par le cahier des charges, est représentée par des titres spéciaux dont le Conseil détermine le nombre, la nature et la forme.

Dans tous les cas, les prescriptions des articles 17, 18, 19 et 21 ci-dessus, concernant les actions, sont également applicables aux titres des fondateurs dont les droits suivent ceux des actionnaires sur la jouissance des terrains faisant partie de la concession.

TITRE VII

Modifications aux Statuts. — Liquidation.

ART. 71. — Si l'expérience fait reconnaître l'utilité d'apporter des modifications ou additions aux présents statuts, l'Assemblée générale y pourvoit dans la forme déterminée à l'article 57.

Les résolutions de l'Assemblée, à cet égard, ne sont toutefois exécutoires qu'après l'approbation du gouvernement égyptien.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au Conseil d'administration, délibérant à la majorité des deux tiers des voix des membres présents dans une réunion spéciale, à cet effet, pour consentir les changements que le gouvernement égyptien jugerait nécessaire d'apporter aux modifications votées par l'Assemblée générale.

ART. 72. — Dans le cas de dissolution de la Société, l'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, détermine le mode à adopter, soit pour la liquidation, soit pour la reconstitution d'une Société nouvelle.

TITRE VIII

Attribution de juridiction. — Contestations.

ART. 73. — La Société, étant constituée avec approbation du gouvernement égyptien, sous la forme anonyme par analogie aux sociétés anonymes autorisées par le gouvernement français, elle est régie par les principes de ces dernières sociétés.

Quoique ayant son siège social à Alexandrie, la Société fait élection de domicile légal et attributif de juridiction à son domicile administratif à Paris, où doivent lui être faites toutes significations.

ART. 74. — Toutes les contestations, qui peuvent s'élever entre les associés sur l'exécution des présents statuts et à raison des affaires sociales, sont jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un arbitre pour toutes les parties représentant un même intérêt.

Les appels de ces sentences sont portés devant la Cour d'appel d Paris.

ART. 75. — Les contestations, touchant l'intérêt général et collectif d la Société, ne peuvent être dirigées, soit contre le Conseil d'administra tion, soit contre l'un de ses membres, qu'au nom de la généralité de actionnaires et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une contestation de cette natur doit en faire la communication au Conseil d'administration, quinze jou au moins avant la réunion de l'Assemblée générale, en la faisant appuy par la signature d'au moins dix actionnaires en mesure d'assister à cet Assemblée. Le Conseil est alors tenu de mettre la question à l'ordre (jour de la séance.

Si la proposition est repoussée par l'Assemblée, aucun actionnaire

peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier. Si elle est accueillie, l'Assemblée désigne un ou plusieurs commissaires pour suivre la contestation.

Les significations, auxquelles donne lieu la procédure, ne peuvent être adressées qu'auxdits commissaires; dans aucun cas, elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement.

TITRE IX

Commissaire spécial du gouvernement égyptien près la Compagnie.

ART. 76. — Conformément au cahier des charges, un commissaire spécial est délégué près de la Compagnie, à son domicile administratif, par le gouvernement égyptien.

Le Commissaire du gouvernement égyptien peut prendre connaissance des opérations de la Société et faire toutes communications ou notifications nécessaires à l'accomplissement de son mandat pour l'exécution du cahier des charges de la concession.

TITRE X

Dispositions transitoires. — Premier conseil d'administration.

ART. 77. — Par dérogation aux articles 24, 26, 27, 30 et 56 ci-dessus, et, sauf l'exception déterminée par l'article 20 de l'acte de concession, le Conseil d'administration est constitué comme suit pour toute la durée des travaux et pendant les cinq premières années qui suivront l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation :

MM.

Indépendamment des attributions déterminées par les articles 34 et 35 des présents statuts, le Conseil d'administration, constitué comme il est dit ci-dessus, est investi de tous pouvoirs pour assurer l'exécution de l'entreprise. A cet effet, il peut choisir le mode qui lui paraît le plus favorable, tant pour l'acquisition et la revente des terrains que pour l'achat des matières, l'exécution des travaux et la fourniture du matériel de toute nature. Il peut autoriser la mise en adjudication de tout ou partie des travaux ; l'acquisition de tous biens, meubles et immeubles nécessaires à l'établissement et à l'exploitation des canaux et dépendances faisant partie de la concession. Il peut également, et dans le même but, autoriser les travaux en régie et les démarches à forfait pour tout ou partie de l'entreprise.

Le premier Conseil d'administration est autorisé, pendant la durée du mandat spécial qui fait l'objet du présent article, à se compléter, en cas de vacances, de quelque manière que ces vacances se produisent.

TITRE XI

Publications.

ART. 78. — Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes pour les faire publier à Alexandrie et partout où besoin sera

NOUS, MOHAMMED-SAID-PACHA, VICE-ROI D'EGYPTE,

Après avoir pris connaissance du projet des statuts de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez et dépendances, lequel nous a été présenté par M. Ferdinand de Lesseps, et dont l'original, contenant 78 articles, reste déposé dans nos archives.

Déclarons donner auxdits statuts notre approbation, pour qu'ils soient annexés à notre acte de concession et cahier des charges de ce jour (1).

Alexandrie, le 26 rebi-ul-akher 1272.
(5 janvier 1856.)

O. Cachet de S. A. le Vice-Roi.

Pour traduction conforme à l'original en langue turque
déposé aux archives du cabinet,
Le secrétaire des commandements de S. A. le Vice-Roi.

Signé : KŒNIG-BEY.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

ANNEXE N° 17

DÉCRET ET RÈGLEMENT

POUR LES OUVRIERS FELLAHS

Alexandrie, 20 juillet 1856.

Nous, Mohammed-Saïd-Pacha, vice-roi d'Egypte, voulant assurer l'exécution des travaux du Canal maritime de Suez, pourvoir au bon traitement des ouvriers égyptiens qui y seront employés, et veiller en même temps aux intérêts des cultivateurs, propriétaires et entrepreneurs du pays, avons établi, de concert avec M. Ferdinand de Lesseps, comme président-fondateur de la Compagnie Universelle dudit Canal, les dispositions suivantes :

ART. 1er. — Les ouvriers qui seront employés aux travaux de la Compagnie seront fournis par le gouvernement égyptien, d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins.

ART. 2. — La paye allouée aux ouvriers sera fixée suivant les prix payés, en moyenne, pour les travaux des particuliers, à la somme de deux piastres et demie à trois piastres par jour, non compris les rations qui seront délivrées en nature par la Compagnie pour la valeur d'une piastre.

Les ouvriers au-dessous de douze ans ne recevront qu'une piastre, mais ration entière.

Les rations en nature seront distribuées par jour ou tous les deux ou trois jours à l'avance ; et, dans le cas où l'on serait assuré que les ouvriers qui en feront la demande seront en état de pourvoir à leur nourriture, la ration leur sera donnée en argent.

La paye en argent aura lieu toutes les semaines. Cependant, la Compagnie ne comptera, pendant le premier mois, que la moitié de la paye, jusqu'à ce qu'elle ait accumulé une réserve de quinze jours de solde ; après quoi, la paye entière sera délivrée aux ouvriers.

Le soin de fournir de l'eau potable en abondance, pour tous les besoins des ouvriers, est à la charge de la Compagnie.

Art. 3. — La tâche imposée aux ouvriers ne dépassera pas celle qui est fixée dans l'Administration des ponts et chaussées en Egypte et qui a été adoptée dans les grands travaux de canalisation exécutés pendant ces dernières années.

Le nombre des ouvriers employés sera fixé en prenant en considération les époques des travaux de l'agriculture.

Art. 4. — La police des chantiers sera faite par les officiers et agents du gouvernement, sous les ordres et suivant les instructions des ingénieurs en chef, conformément à un règlement spécial qui recevra notre approbation.

Art. 5. — Les ouvriers qui n'auront pas rempli leur tâche seront soumis à une diminution de salaire qui ne sera pas moindre du tiers, et qui sera proportionnée au déficit de l'ouvrage commandé. Ceux qui déserteront perdront, par ce seul fait, les quinze jours de solde en réserve ; le montant en sera versé à la caisse de l'hôpital, dont il sera parlé à l'article suivant. Ceux qui apporteront du trouble dans les chantiers seront privés également des quinze jours de solde en réserve. Ils seront, en outre, passibles d'une amende qui sera versée à la caisse de l'hôpital.

Art. 6. — La Compagnie sera tenue d'abriter les ouvriers, soit sous des tentes, soit dans des hangars ou maisons convenables. Elle entretiendra un hôpital et des ambulances, avec tout le personnel et tout le matériel nécessaires pour traiter les malades à ses frais.

Art. 7. — Les frais de voyage des ouvriers engagés et de leurs familles, depuis le lieu de leur départ jusqu'à leur arrivée sur les chantiers, seront à la charge de la Compagnie.

Chaque ouvrier malade recevra à l'hôpital, ou dans les ambulances, outre les soins que réclamera son état, une paye d'une piastre et demie pendant tout le temps qu'il ne pourra pas travailler.

Art. 8. — Les ouvriers d'art, tels que maçons, charpentiers, tailleurs de pierre, forgerons, etc., etc., recevront la paye que le gouvernement a l'usage de leur allouer pour ses travaux, outre la ration de vivres ou la valeur de cette ration.

Art. 9. — Lorsque des militaires, appartenant au service actif, seront employés aux travaux, la Compagnie déboursera pour chacun d'eux, à titre de haute paye, de solde ordinaire ou d'entretien, une somme égale à la paye des ouvriers civils.

Art. 10. — Toutes les couffes nécessaires pour le transport des terres et des matériaux, ainsi que la poudre pour l'exploitation des carrières, seront fournies par le gouvernement à la Compagnie, au prix de revient, pourvu que la demande en ait été faite au moins trois mois à l'avance.

ART. 11. — Nos ingénieurs, Linant-Bey et Mougel-Bey, que nous mettons à la disposition de la Compagnie pour la direction et la conduite des travaux, auront la surveillance supérieure des ouvriers, et s'entendront avec l'administrateur-délégué de la Compagnie pour aplanir les difficultés qui pourraient survenir dans l'exécution du présent décret (1).

Fait à Alexandrie, le 20 juillet 1856.

(L. S.)

(Cachet de S. A. le Vice-Roi.)

(Traduction du turc.)

(1) *Actes constitutifs de la Compagnie Universelle du Canal de Suez*, par Ferdinand de Lesseps — PLON, 1866, tome VI.

ANNEXE N° 18

CONVENTION DU 18 MARS 1863

CANAUX D'IRRIGATION ET D'ALIMENTATION

EXPOSÉ

Aux termes des actes du Gouvernement égyptien, des 30 novembre 1854 et 5 janvier 1856, portant concession et cahier des charges pour la construction, à travers l'Isthme de Suez, d'un Canal maritime avec les ports et les canaux d'irrigation et d'alimentation en dépendant :

La Compagnie, en ce qui concerne spécialement le canal d'eau douce dérivé du Nil, a l'obligation, conformément aux articles 1, 4 et 7 de l'acte du 5 janvier 1856, de creuser ce canal depuis le Caire jusqu'à Timsah, pour la navigation fluviale, avec dérivation, pour irrigation et alimentation, de Timsah à Port-Saïd et de Timsah à Suez, et d'entretenir lesdits canaux en bon état.

En outre, la Compagnie a le droit, aux termes des articles 10 et 12 dudit acte, de réclamer du Gouvernement égyptien :

1° L'abandon, sans aucun impôt ni redevance, de tous les terrains n'appartenant pas à des particuliers, qui seront nécessaires à l'établissement de ces canaux ;

2° La jouissance de tous les terrains incultes, n'appartenant pas à des particuliers, qui seront arrosés et mis en culture par ses soins, avec exemption d'impôt pendant dix ans ; lesdits terrains étant soumis, après ce terme, aux obligations et aux impôts auxquels seront soumises, dans les mêmes circonstances, les terres des autres provinces de l'Egypte ;

3° La livraison des terrains de propriété particulière dont la possession est nécessaire à l'exécution des travaux et à l'exploitation des concessions, à la charge par la Compagnie de payer aux ayants droit de justes indemnités, fixées au besoin par arbitrage.

Enfin, aux termes des articles 8 et 17 dudit acte de concession, la

Compagnie est autorisée à percevoir des droits de navigation, de remorquage et de stationnement, pour le passage dans ces canaux, et pour toutes les prises d'eau accordées, à la demande des particuliers riverains un droit proportionnel à la quantité d'eau absorbée et à l'étendue des terrains arrosés, suivant un tarif fixé par la Compagnie.

M. Ferdinand de Lesseps, président-fondateur de la Compagnie concessionnaire, ayant représenté à Son Altesse que la prise d'eau provisoire établie sur le canal de Zagazig allait devenir insuffisante pour la sécurité de l'alimentation du Canal d'eau douce jusqu'à Suez, et que la Compagnie était dans la nécessité de pourvoir, à ce sujet, aux besoins de la concession, en exécutant dans les conditions rappelées ci-dessus la partie de son canal dérivée du Nil, depuis le fleuve jusqu'au Ouady-Toumilat, avec une prise d'eau spéciale, directe et permanente, au Caire ou près du Caire.

Il a été reconnu par Son Altesse et par M. de Lesseps que les moyens de construction de cette partie du canal, par les soins et au compte de la Compagnie, notamment en ce qui concerne l'expropriation et la prise de possession des terrains appartenant à des particuliers, donneraient lieu à des questions d'administration intérieure fort complexes et fort graves, et dont il est désirable pour le Gouvernement égyptien de se réserver la libre solution, suivant les lois et les coutumes du pays .

En conséquence de cet exposé, et pour éviter, dans l'exercice des droits et intérêts de la Compagnie, toute difficulté, et en même temps pour respecter les convenances du Gouvernement égyptien, il a été convenu et stipulé ce qui suit :

Entre S. Exc. Nubar-Bey, agissant au nom du Gouvernement égyptien, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par Son Altesse le vice-roi, suivant ordre de Son Altesse en date du 16 du présent mois,

D'une part ;

Et M. Ferdinand de Lesseps, président-fondateur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, agissant en vertu des pouvoirs spéciaux dont il est investi au nom de ladite Compagnie,

D'autre part :

CONVENTION

Art. 1er. — La Compagnie renonce au droit qui résulte pour elle des actes de sa concession, à l'effet d'établir par elle-même au Caire la prise d'eau de son canal dérivée du Nil, et de prendre possession des terrains nécessaires à la construction de ce canal depuis le Caire jusqu'à sa jonction au point qui sera déterminé par les ingénieurs de la Compagnie dans le Ouady avec le canal du Ouady, déjà ouvert à la navigation.

En outre, la Compagnie s'engage à donner à la dérivation actuellement en construction, depuis Nefiche jusqu'à Suez, des dimensions suffisantes pour que cette dérivation ne soit pas seulement propre à l'irrigation et à l'alimentation, comme il est stipulé au cahier des charges, mais pour qu'elle soit, en même temps, propre à la navigation fluviale .

Art 2. — Comme compensation des dérogations consenties par la Compagnie aux droits de son acte de concession stipulées à l'article ci-dessus, le Gouvernement égyptien s'oblige et s'engage à établir la jonction au Nil du canal d'eau douce de la Compagnie, avec prise d'eau directe, spéciale et permanente, au Caire, et raccordement au canal du Ouady ; le tout, dans les conditions stipulées dans l'acte de concession du 5 janvier 1856, et notamment sous les conditions ci-après :

1° Le canal sera construit, et les prises d'eau du Caire établies, suivant le programme de la commission internationnale, dans les dimensions, d'après les tracés et sur les plans qui seront arrêtés par le directeur général des travaux de la Compagnie, et approuvés par le Gouvernement de Son Altesse.

2° L'exécution des travaux sera suivie et contrôlée par les ingénieurs de la Compagnie, qui seront appelés à constater la bonne construction de tous les ouvrages.

3° Les travaux devront être commencés dès que la remise des plans aura été faite par la Compagnie aux services de Son Altesse le vice-roi. — Ils seront conduits de manière à être achevés autant que possible dans une seule campagne, c'est-à-dire dans des conditions telles que l'alimentation du canal de la Compagnie, à partir du Ouady, soit assurée d'une manière complète et permanente avant le mois de mars 1864.

4° Le canal de jonction du Nil au canal du Ouady, construit par le Gouvernement égyptien au lieu et place de la Compagnie du canal de Suez, sera soumis à toutes les servitudes qui devaient être attachées à ce Canal s'il eût été construit par la Compagnie elle-même, c'est-à-dire qu'il sera constamment entretenu en bon état, de manière à fournir la quantité d'eau nécessaire en toute saison, les irrégularités du Nil étant prises en considération, et que sa prise d'eau sera principalement et spécialement affectée à l'alimentation des canaux de la Compagnie.

Art 3. — Le Gouvernement égyptien, propriétaire de la prise d'eau au Nil et du parcours du canal d'eau douce d'alimentation, longeant les terres cultivées de l'Egypte jusqu'au Ouady, s'engage à ne pas percevoir, spécialement à ce canal, le droit de navigation sur les bâtiments et barques qui se rendront dans les canaux fluviaux du Ouady jusqu'à Suez, ou qui en reviendront.

Art. 4. — A défaut, par l'une ou l'autre des parties contractantes, d'exécuter les clauses et conditions qui précèdent, sauf les cas de force majeure, une commission de quatre membres, dont deux désignés par chacune des parties, et qui auront à nommer un président cinquième membre), statuera s'il y a des dommages, et fixera, dans ce cas, la somme d'indemnité à payer, ou déterminera les mesures à prendre d'urgence (1).

Signé : N. NUBAR.
Ferdinand de LESSEPS.

Fait double au Caire, le 18 mars 1863.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

ANNEXE N° 19

SENTENCE ARBITRALE

DE L'EMPEREUR NAPOLÉON III

NAPOLEON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut ;

Vu le compromis signé le 21 avril 1864 par :

S. E. NUBAR-PACHA, mandataire spécial de S. A. le Vice-Roi d'Egypte,

Et M. FERDINAND DE LESSEPS, au nom et comme président-fondateur de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez,

Dont l'article 2 est ainsi conçu :

Sa Majesté est suppliée de prononcer sur les questions ainsi formulées :

1° La suppression de la corvée étant acceptée en principe, quelle est la nature et la valeur du règlement du 20 juillet 1856, sur l'emploi des ouvriers indigènes ?

2° Quelle serait l'indemnité à laquelle l'annulation de ce règlement peut donner lieu ? Le fondé de pouvoirs du Vice-Roi se déclarant autorisé à promettre que la clause stipulée en l'article 2 du second acte de concession et cahier des charges du 5 janvier 1856, sera rapportée ;

3° La portion du Canal d'eau douce, non rétrocédée au Vice-Roi par la convention du 18 mars 1863, doit-elle continuer d'appartenir à la Compagnie pendant la durée déterminée par l'acte de concession comme une annexe indispensable du Canal maritime ? Dans le cas contraire, quelles sont les conditions auxquelles la rétrocession pourrait en être opérée, et que les parties s'engagent, dès à présent, à accepter ?

4° Les cartes et plans qui, aux termes de l'article 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854, et de l'article 11 de celui du 5 janvier 1856, de-

vaient être dressés ne l'ayant pas été, quelle est l'étendue des terrains nécessaires à la construction et à l'exploitation du Canal maritime (et du canal d'eau douce, s'il est conservé à la Compagnie) dans les conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise ?

5° Quelle est l'indemnité due à la Compagnie, à raison de la rétrocession acceptée en principe des terrains dont il est fait mention dans les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et dans les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 ?

Vu le rapport de la Commission instituée par notre décision, en date du 3 mars 1864 ;

Considérant sur la première question que, pour apprécier la pensée qui a présidé au règlement du 20 juillet 1856 et le caractère de cet acte, il convient de rapprocher les dispositions qu'il renferme de celles qui sont contenues dans les deux firmans de concession, en date des 30 novembre 1854 et 5 janvier 1856 ;

Que celles-ci, après avoir autorisé la constitution de la Compagnie, indiquent le but pour lequel elle doit être établie, déterminent les charges et les obligations qui lui étaient imposées et lui assurent les avantages dont elle doit jouir ;

Que ces stipulations ont créé pour la Compagnie et pour le gouvernement du Vice-Roi des engagements réciproques de l'exécution desquels il ne leur a pas été permis de s'affranchir ;

Que, notamment, l'article 2 du deuxième firman, en laissant à la Compagnie la faculté d'exécuter les travaux dont elle a été chargée par elle-même ou par des entrepreneurs, exige que les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés à ces travaux soient égyptiens ;

Qu'au moment où cette condition a été imposée par le Vice-Roi, et acceptée par la Compagnie, il a été nécessairement entendu par l'un et par l'autre, que les ouvriers égyptiens nécessaires pour composer les quatre cinquièmes de ceux qui seraient employés aux travaux seraient mis, par le Vice-Roi, à la disposition de la Compagnie ;

Que celle-ci n'aurait pas consenti à se soumettre à une semblable condition si, de son côté, le Vice-Roi ne lui avait pas assuré les moyens de l'accomplir ;

Que cette pensée, sous-entendue dans le second firman de concession, a été formellement exprimée dans l'article 1er du règlement du 20 juillet 1856, portant :

Les ouvriers, qui seront employés aux travaux de la Compagnie, seront fournis par le gouvernement égyptien d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins ;

Que cet article a, par lui-même, un sens très clair, que d'ailleurs, lorsqu'on le rapproche des stipulations des deux firmans, on aperçoit le lien étroit qui les unit, et on reconnait que la disposition du règlement

n'est que le corollaire de celles qui l'ont précédée ; qu'elle a le même caractère, la même force obligatoire ; que toutes les autres parties du règlement sont en harmonie parfaite avec l'article 1er et confirment l'interprétation qui vient de lui être donnée ;

Qu'en effet, immédiatement après la promesse du gouvernement égyptien de fournir les ouvriers, l'acte constate l'engagement corrélatif de la Compagnie de leur payer le prix de leur travail, de leur fournir les vivres nécessaires, de leur procurer des habitations convenables, d'entretenir un hôpital et des ambulances, de traiter les malades à ses frais, de payer également les frais de voyage, depuis le lieu du départ jusqu'à l'arrivée sur les chantiers ; enfin, de rembourser au gouvernement égyptien, au prix de revient, les couffes nécessaires pour le transport des terres et la poudre pour l'exploitation des carrières que celui-ci devait fournir ;

Que ces diverses obligations détaillées avec soin dans le règlement n'étaient, pour la Compagnie, que la contre-partie de celles qu'avait prises le gouvernement égyptien ; qu'ainsi, elles présentaient dans leur ensemble les éléments d'un véritable contrat ;

Que l'intitulé de l'acte n'est point incompatible avec le caractère conventionnel qui lui est attribué par la nature des stipulations qu'il renferme ;

Qu'à la vérité, c'est du Vice-Roi seul que le règlement est émané, mais que les deux firmans de concession ont été faits dans la même forme et que, cependant, leur caractère contractuel n'a pas été et ne saurait être sérieusement contesté ;

Qu'enfin, le Vice-Roi dit expressément, dans le préambule de l'acte, que c'est de *concert* avec M. de Lesseps qu'il en a établi les dispositions ; que cette expression n'indique pas seulement qu'un avis a été demandé au directeur de la Compagnie ; qu'il exprime que le *concours de sa volonté* a paru nécessaire et a été obtenu ; qu'il est bien évident que, sans ce concours, il eût été impossible d'assujettir la Compagnie aux obligations multipliées qui lui ont été imposées et qu'elle a ensuite exécutées ;

Que, de ce qui précède, il résulte que le règlement du 20 juillet 1856, notamment dans la disposition de l'article 1er, a les caractères et l'autorité d'un contrat ;

Considérant, sur la seconde question, que, lorsque des conventions ont été librement formées par le consentement de parties capables et éclairées, elles doivent être fidèlement exécutées ; que celle des parties contractantes, qui refuse ou néglige d'accomplir ses engagements, est tenue de réparer le dommage qui résulte de son infraction à la loi qu'elle s'est volontairement imposée ; qu'en général, et, sauf à tenir compte des circonstances et des motifs de l'infraction, la réparation consiste dans une indemnité représentant la perte qu'éprouve l'autre partie et le bénéfice dont elle est privée ;

Que, sans méconnaître la force et la vérité de ces principes, on a fait remarquer, au nom du gouvernement égyptien, que, par une réserve expresse insérée à la fin de chacun des firmans de concession, le commencement des travaux, c'est-à-dire l'exécution des conventions, était subordonné à l'autorisation de la Sublime Porte ; qu'en fait, cette autorisation n'ayant jamais été accordée, l'inexécution des conventions ne peut être légitimement reprochée au Vice-Roi d'Egypte et ne saurait justifier une demande en dommages-intérêts dirigée contre lui ; qu'il est incontestable que la clause suspensive de l'exécution de la convention aurait dû produire l'effet qui a été indiqué au nom du Vice-Roi, si les choses étaient restées entières, mais que les faits accomplis, depuis la date des firmans et auxquels le Vice-Roi a concouru, au moins avec autant d'activité et de détermination que la Compagnie, ont profondément modifié les situations respectives ;

Que la Compagnie s'est engagée dans l'exécution des travaux, non seulement avec l'assentiment du Vice-Roi, mais même en obéissant à l'impulsion qu'elle a reçue de lui ;

Qu'il serait souverainement injuste que les conséquences fâcheuses d'une résolution prise et suivie de concert fussent entièrement laissées à la charge de l'un des intéressés ;

Que, d'ailleurs, les stipulations qui ont réglé les rapports du gouvernement égyptien et de la Compagnie, considérées dans leur ensemble, constituent la concession d'un grand travail d'utilité publique, en vue duquel ont été accordés des avantages formant une subvention sans laquelle l'entreprise n'aurait pas eu lieu ;

Que, lorsque, par suite d'un événement que les deux parties contractantes ont dû prévoir, et dont elles ont, d'un commun accord, consenti à courir les chances, le gouvernement se trouve hors d'état de procurer à la Compagnie les avantages qu'il lui avait assurés, et que celle-ci continue néanmoins les importants travaux dont le pays tout entier doit profiter, il est juste que des indemnités représentatives des avantages inhérents à la concession soient allouées par le gouvernement égyptien à la Compagnie ;

Que ces bases étant posées, pour parvenir à déterminer le montant de l'indemnité due en raison de la substitution des machines ou des ouvriers européens aux ouvriers égyptiens, il faut comparer la somme à laquelle se seraient élevées les dépenses des travaux s'ils avaient été exécutés par les ouvriers égyptiens aux conditions énoncées dans le règlement du 20 juillet 1856, la somme que coûteront les travaux qui devront être exécutés par les moyens que la Compagnie est désormais obligée d'employer ;

Que le cube des terrains à extraire peut être déterminé très approximativement d'après la configuration des lieux, telle qu'elle est établie par les plans et d'après les dimensions qui ont été assignées au Canal ;

ployées au creusement du Canal maritime et à l'alimentation des ouvriers, elle devait lui fournir le moyen d'arroser les terres qui lui étaient concédées ; et, enfin, elle devait lui procurer les bénéfices résultant des droits à établir sur la navigation et d'autres taxes de même nature ;

Que le maintien de la concession, dans toute son étendue et avec toutes ses conséquences, ne pourrait être utilement accordé à la Compagnie qu'autant que la Sublime Porte consentirait à donner son approbation ;

Que ce qui, dans la situation où est placée aujourd'hui la Compagnie, a pour elle un intérêt capital, c'est que le Canal soit terminé promptement et dans des conditions telles qu'il fournisse toujours toute l'eau nécessaire à l'exécution des travaux et à l'alimentation des ouvriers ;

Que, pour atteindre ce but, il n'est pas absolument indispensable que la concession soit maintenue dans les termes et pour la durée qui avaient été fixés par les firmans ; qu'il suffit de confier à la Compagnie l'achèvement du Canal et de lui en laisser la jouissance et l'entretien ;

Que, dans ce nouvel état de choses, les travaux, que la Compagnie a déjà faits et ceux qu'elle aura encore à exécuter pour l'achèvement du Canal seront à la charge du gouvernement égyptien ;

Que, par conséquent, celui-ci devra rembourser le prix des uns et des autres, en outre de payer les frais d'entretien ;

Que, satisfaction étant ainsi donnée à ce premier intérêt, il ne restera plus qu'à régler les indemnités qui peuvent être dues en raison de la privation des autres avantages que la concession devait produire pour la Compagnie ;

Qu'avant de s'occuper de cette fixation, il convient de déterminer les sommes dont la Compagnie est, dès aujourd'hui, créancière pour les travaux faits, et celles qu'elle aura à réclamer ultérieurement pour les travaux qui restent à faire ;

Qu'il résulte des documents produits par les parties et des explications qu'elles ont données contradictoirement que la dépense des ouvrages déjà exécutés s'élève à 7 500 000 francs ;

Que, dans cette somme, est comprise celle de 3 750 000 francs, représentant :

1° La portion des frais généraux de l'entreprise qui doit être supportée par les travaux du canal d'eau douce ;

2° L'intérêt des capitaux engagés dans l'opération pendant le temps durant lequel les travaux seront prolongés ;

Que ces deux causes réunies justifient la demande formée par la Compagnie de la somme susénoncée de 3 750 000 francs ;

Que, pour les travaux qui ne sont pas terminés, la dépense s'élèvera à la somme de 2 500 000 francs qui, réunie à celle de 7 500 000 francs, donnera un total de 10 millions ;

Que les droits de navigation et les péages de différente nature, dont la jouissance était assurée à la Compagnie par les firmans de concession

et dont elle se trouvera dépouillée, doivent être évalués, afin que l'indemnité due de ce chef soit également allouée ;

Que, déduction faite des frais d'entretien, charge naturelle de la jouissance du Canal, la valeur de cette jouissance doit être fixée à 6 millions de francs ;

Considérant, sur la quatrième question, que la Compagnie en cessant d'être concessionnaire du canal d'eau douce, doit, ainsi qu'il vient d'être dit, rester chargée de son achèvement et de son entretien ; qu'en conséquence, il est nécessaire de déterminer pour le canal d'eau douce, comme pour le Canal maritime, l'étendue des terrains qu'exigent l'établissement et l'exploitation ; que les termes mêmes du compromis indiquent clairement dans quel esprit doit être examinée cette question ;

Qu'il y est dit, en effet, que l'*étendue des terrains devra être fixée dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise ;*

Qu'elle ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par les canaux mêmes, par leurs francs-bords et par les chemins de halage ;

Que, pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité des canaux, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et, enfin, des habitations convenables pour les gardiens, les surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour tous les préposés à l'administration ;

Qu'il est, en outre, convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir des approvisionnements dans des lieux privés de toutes ressources de ce genre ;

Qu'enfin, il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger les canaux contre l'invasion des sables et à assurer leur conservation ;

Mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués ; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder, lorsque la population aura augmenté ;

Que c'est en se renfermant dans ces limites qu'a dû être déterminé, sur tout le parcours des canaux, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à leur établissement, à leur exploitation et à leur conservation.

Considérant, sur la cinquième question, que la rétrocession des terrains concédés à la Compagnie n'a pu être consentie qu'avec l'intention réciproque d'obtenir et d'accorder une indemnité ;

Que la Compagnie n'a dû renoncer aux avantages de la concession qu'en comptant sur la compensation de ces avantages, et que le gouvernement égyptien n'a pu avoir la pensée de profiter de la valeur qu'auront les terrains lorsqu'ils seront fécondés par l'irrigation, sans en donner l'équivalent ;

Qu'il ne faut pas perdre de vue que la concession des terrains était une des conditions essentielles de l'entreprise, une partie importante de la rémunération des travaux ;

Que, par conséquent, la Compagnie, en y renonçant, a droit d'en exiger la représentation ;

Que, soit que l'on consulte les termes des firmans, soit que l'on s'attache aux diverses publications qui ont été faites pendant le cours des travaux, on est conduit à reconnaître que le gouvernement égyptien n'a point entendu concéder, et que la Compagnie n'a pas eu la pensée d'acquérir une étendue illimitée de terrains ;

Que la commune intention, clairement manifestée, a été de borner l'étendue de la concession aux terrains à l'irrigation desquels pourrait pourvoir l'eau prise dans le canal d'eau douce ;

Qu'il est, dès lors, facile d'en fixer, avec certitude, le périmètre ;

Qu'en effet, d'une part, on connaît le volume d'eau que le Canal peut, en raison de ses dimensions et les besoins de la navigation satisfaits, fournir pour l'irrigation des terres ;

Que, d'autre part, on sait la quantité d'eau qui est nécessaire pour l'irrigation de chaque hectare ;

Que, d'après ces données, la concession doit comprendre 63 000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3 000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins de l'exploitation du Canal maritime ;

Que cette fixation est en harmonie avec celle qui avait été arrêtée entre les représentants de la Compagnie et ceux du Vice-Roi, dans les cartes cadastrales dressées en exécution de l'article 8 du firman du 30 novembre 1854 et de l'article 11 du firman du 5 janvier 1856 ; que si ces cartes ont plus tard, en 1858, été anéanties d'un commun accord, la difficulté, qui a déterminé à les annuler, ne portait point sur l'étendue des terrains qui devaient être compris dans la concession comme susceptibles d'être arrosés ;

Que l'estimation des 60 000 hectares qui sont, en définitive, rétrocédés au gouvernement égyptien, présente, sans doute, de sérieuses difficultés, puisque ce n'est point d'après leur état actuel que les terrains doivent être appréciés, et qu'en recherchant quelle sera la valeur dans l'avenir, on se trouve en présence de chances fort diverses et de nombreuses éventualités ; que, cependant, il y existe certains éléments de calcul auxquels on peut accorder une grande confiance ; que, notamment, la quotité de l'impôt des terres cultivées peut servir à déterminer le revenu, lequel, capitalisé comme il doit l'être, eu égard à la situation économique et financière de l'Egypte, indique la valeur vénale de la terre :

Qu'en calculant, d'après ces données, le prix de l'hectare doit être fixé à 500 francs ;

Que si cette évaluation a été contestée, elle n'a point cependant paru aux parties intéressées elles-mêmes s'éloigner beaucoup de la vérité ;

Qu'elle n'a d'ailleurs été adoptée qu'après avoir pris en sérieuse considération, d'une part, les sommes qui devront être dépensées pour la mise en valeur des terres et, de l'autre, l'augmentation de prix que doit produire l'exploitation du Canal maritime, et, en outre, celle qui peut résulter de l'introduction de nouvelles cultures ;

Qu'en résumé, l'indemnité due par le gouvernement égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30 millions.

Considérant, qu'après avoir apprécié les divers éléments dont doit se composer l'indemnité, il n'est pas possible de les assimiler en ce qui touche les époques d'exigibilité ;

Que les uns représentent des sommes déjà dépensées, les autres des avances qui doivent être faites à des époques assez rapprochées, et que certaines allocations, qu'il a été juste d'accorder à la Compagnie, sont pour elle la compensation d'avantages ou de bénéfices qui ne devaient se réaliser que dans un avenir éloigné et qui étaient subordonnés à l'exécution des travaux dispendieux ;

Que, par exemple, dans la première catégorie est comprise la somme de 7 500 000 francs, qui a été dépensée pour la partie du canal d'eau douce qui est déjà exécutée ;

Que, dans la dernière, au contraire, doivent évidemment figurer les 30 millions représentant la valeur d'avenir des terrains rétrocédés ;

Que c'est en tenant compte de ces différences qu'ont été fixées la quotité et l'échéance des annuités qui, réunies, composent l'indemnité totale de 84 millions mise à la charge du gouvernement égyptien ;

Par ces motifs, nous avons décidé et décidons ce qui suit :

SUR LA PREMIÈRE QUESTION.

Le règlement du 20 juillet 1856 a les caractères d'un contrat ; il contient des engagements réciproques qui devaient être exécutés par le Vice-Roi et par la Compagnie.

SUR LA SECONDE QUESTION.

L'indemnité à laquelle donne lieu l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 est fixée à 38 millions de francs.

SUR LA TROISIÈME QUESTION.

La rétrocession du canal d'eau douce est faite dans les termes et avec les garanties ci-après :

1° La partie du canal comprise entre le Ouady, Timsah et Suez est rétrocédée, comme la première partie, au gouvernement égyptien ; mais la jouissance exclusive en sera laissée à la Compagnie jusqu'à l'entier achèvement du Canal maritime, sans qu'il puisse être pratiqué aucune prise d'eau sans le consentement de la Compagnie ;

2° Le gouvernement égyptien maintiendra l'alimentation de ce canal par celui de Zagazig ; il exécutera, en outre, les travaux de la partie qui lui a déjà été rétrocédée, conformément à la convention du 18 mars 1863, et mettra cette première section en communication avec la seconde au point de jonction du Ouady, pour assurer en tout temps son alimentation ;

3° La Compagnie sera tenue de terminer les travaux restant à faire pour mettre le canal du Ouady à Suez dans toutes les dimensions convenues et en état de réception ;

4° Pendant toute la durée de la concession du Canal maritime, la Compagnie sera chargée d'entretenir le canal d'eau douce en parfait état, depuis le Ouady jusqu'à Suez ; mais l'entretien sera aux frais du gouvernement égyptien, qui devra indemniser la Compagnie au moyen d'un abonnement annuel de 300 000 francs, si mieux il n'aime payer les frais d'entretien sur mémoires ; il sera tenu de faire connaître son option à la Compagnie dans l'année qui commencera à courir du jour de la livraison du Canal. La Compagnie devra garnir les digues de plantations pour prévenir les éboulements et l'effet de la mobilité des sables ;

L'abonnement de 300 000 francs recevra son application au fur et à mesure de l'avancement des travaux et au prorata de la longueur de chacune des parties achevées ; il sera revisé tous les six ans ;

5° La hauteur des eaux sera maintenue dans le Canal :

Dans les hautes eaux du Nil, à	2m50
A l'étiage moyen, à	2m00
Au plus bas étiage, au minimum de	1m00

6° La Compagnie prélèvera sur le débit du canal 70 000 mètres cubes d'eau par jour, pour l'alimentation des populations établies sur le parcours des canaux, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien des canaux et de celles des établissements industriels se rattachant à leur exploitation, l'irrigation des semis et plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les zones réservées le long des canaux ; enfin, l'approvisionnement des navires traversant le Canal maritime ;

La Compagnie aura la certitude de passage sur les terrains que devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70 000 mètres ;

7° A partir de l'entier achèvement du Canal maritime, la Compagnie n'aura plus sur le canal d'eau douce que la jouissance appartenant aux

sujets égyptiens, sans toutefois que jamais les barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation ; l'alimentation d'eau douce, en ligne directe, à Port-Saïd, sera toujours amenée par les moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais ;

8° La Compagnie cesse d'avoir les droits de cession de prises d'eau, de navigation, de pilotage, remorquage, halage ou stationnement, à elle accordées sur le canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856 ;

9° En dehors des écluses en construction à Ismaïlia et à Suez, et des trois autres écluses sur la dérivation de Suez, il ne pourra être établi aucun ouvrage fixe ou mobile sur le canal d'eau douce et ses dépendances que d'un commun accord entre le gouvernement égyptien et la Compagnie ;

10° Le gouvernement égyptien payera à la Compagnie une somme de 10 millions de francs, savoir : 7 500 000 francs pour les travaux exécutés, la portion des frais généraux et les intérêts des avances, et 2 500 000 francs pour les travaux qui restent à exécuter ;

11° Le gouvernement égyptien payera à la Compagnie une somme de 6 millions de francs en compensation des droits de navigation et autres redevances dont la Compagnie est privée.

SUR LA QUATRIÈME QUESTION.

Le périmètre des terrains nécessaires à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation du canal d'eau douce et du Canal maritime, est fixé à 10 264 hectares pour le Canal maritime, et 9 600 hectares pour le canal d'eau douce, lesquels sont répartis ainsi qu'il suit :

Canal maritime.

	Afrique.	Asie.
1. Port-Saïd	500	
2. De Port-Saïd à El-Ferdane	1 152	1 152
3. Raz-el-Eche	30	30
4. Kantara	100	100
5. D'El-Ferdane à Timsah	1 350	270
6. Canal de jonction avec le canal d'eau douce	200	»
7. Ville d'Ismaïlia	250	120
8. Port d'Ismaïlia dans le lac Timsah, canal en Asie	550	»
9. Du lac Timsah aux lacs Amers	850	350
10. Traversée des lacs Amers	700	700
11. Des lacs Amers aux lagunes de Suez	1 000	500
12. Traversée des lagunes de Suez	60	60
13. Chenal du port de Suez	150	90
Totaux	6 892	3 372

Canal d'eau douce.

	NORD	SUD
1. De l'extrémité du canal à construire par le Gouvernement égyptien jusqu'à Raz-el-Ouady	500	»
2. Du Raz-el-Ouady à l'extrémité du lac Maxamah	200	3 000
3. Du lac Maxamah à Néfiché	420	2 100
4. De Néfiché à Ismaïlia	300	»
TOTAUX	1 420	5 100

Canal d'eau douce (suite).

	EST	OUEST
5. De Néfiché aux lacs Amers	»	2 500
6 et 7. Contours des lacs Amers	300	200
8. Gare de Suez	30	50
TOTAUX	330	2 750

SUR LA CINQUIÈME QUESTION.

L'indemnité due à la Compagnie, à raison de la rétrocession des terrains, est fixée à 30 millions de francs.

RÉSUMÉ

L'indemnité totale due à la Compagnie, et s'élevant à la somme de 84 millions de francs, lui sera payée par le gouvernement égyptien par annuités, ainsi qu'il suit :

La première somme allouée de 38 millions sera payée en six annuités divisibles par semestres. Les huit premiers semestres seront de 3 250 000 francs chacun, et les quatre derniers de 3 millions chacun. Le premier semestre sera exigible le 1er novembre 1864 et les paiements continueront de semestre en semestre, jusqu'à l'entière libération de la somme de 38 millions.

La somme de 30 millions, allouée pour l'indemnité des terrains rétrocédés, sera divisée en dix annuités de 3 millions chacune. La première annuité sera exigible seulement après l'entière libération de la somme de 38 millions ci-dessus, c'est-à-dire le 1er novembre 1870, et les paiements continueront, d'année en année, jusqu'à l'entière libération de la somme de 30 millions.

La somme de 6 millions, allouée pour l'indemnité des droits sur le canal d'eau douce, sera divisée en dix annuités de 600 000 francs chacune, payables aux mêmes échéances que les annuités ci-dessus fixées pour l'indemnité des 30 millions.

Enfin, la somme de 10 millions, allouée pour les travaux exécutés et à exécuter au canal d'eau douce, sera payée dans l'année de la livraison dudit canal.

Fait à Fontainebleau le 6 juillet 1864.

Signé : NAPOLEON.

Certifié conforme à l'original déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères.

Le Ministre des Affaires étrangères,

Signé : DROUYN DE LHUYS.

ANNEXE N° 20

FIRMAN DE LA PORTE OTTOMANE

ET

CONVENTION DE DÉLIMITATION DE L'ÉGYPTE

(22 février 1866).

FIRMAN CONCERNANT LE CANAL DE SUEZ

Mon illustre Vizir, Ismaïl-Pacha, Vice-Roi d'Egypte, ayant rang de Grand-Vizir, décoré de l'Osmanié et du Medjidieh de première classe, en brillants :

La réalisation du grand œuvre destiné à donner de nouvelles facilités au commerce et à la navigation par le percement d'un Canal entre la Méditerranée et la mer Rouge, étant l'un des événements les plus désirables de ce siècle de science et de progrès, des conférences ont eu lieu depuis un certain temps avec la Compagnie qui demande à exécuter ce travail, et elles viennent d'aboutir d'une façon conforme, pour le présent et pour l'avenir, aux droits sacrés de la Porte, comme à ceux du gouvernement égyptien.

Le contrat, dont ci-après la teneur des articles en traduction, a été dressé et signé par le gouvernement égyptien conjointement avec le représentant de la Compagnie ; il a été soumis à notre sanction impériale, et, après l'avoir lu, nous lui avons donné notre acceptation.

Le présent firman, émané de notre Divan impérial, est rendu à cet effet que nous donnons notre autorisation souveraine à l'exécution du Canal par ladite Compagnie, aux conditions stipulées dans ce contrat, comme aussi au règlement de tous les accessoires, selon ce contrat et les actes et conventions y inscrits et désignés qui en font partie intégrante (1).

Donné, le 2 zilqydjé 1282.
(19 mars 1866.)

(1) Archives du ministère des Affaires étrangères.

ANNEXE N° 21

CONVENTION DU 30 JANVIER 1866

Entre S. EXC. NUBAR-PACHA, ministre des affaires étrangères, agissant au nom et en délégation de Son Altesse le vice-roi d'Egypte,

D'une part :

Et M. FERDINAND DE LESSEPS, président-fondateur de la Compagnie de Suez, agissant au nom et en délégation du Conseil d'administration de ladite Compagnie,

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1er. — Le Gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendance du Canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays ; cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du canal.

ART. 2. — Le Gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra également occuper, pour ses services administratifs (postes, douanes, casernes, etc.), tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie.

Le Gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie, les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

ART. 3. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du Canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du Gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir soit le long du Canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours ; réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage, ces derniers devant rester ouvert à la libre circulation sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements ne pourront du reste avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas

nécessaires aux services de l'exploitation et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création ou l'appropriation desdits emplacements.

ART. 4. — Le Gouvernement égyptien prendra possession du canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit canal dans les conditions antérieurement stipulées.

Cette livraison, qui impliquera réception de la part du Gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du Gouvernement et ceux de la Compagnie et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser.

Le Gouvernement égyptien demeurera, à partir de ce moment, chargé de l'entretien dudit canal, soit :

1° De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'envahissement des sables ;

2° D'assurer, en toutes saisons, la navigation, en maintenant dans le canal un tirant d'eau de 2m50 dans les hautes eaux du Nil, de 2 mètres dans la saison des eaux moyennes et de 1 mètre au minimum, dans les basses eaux ;

3° De fournir, en outre, à la Compagnie un volume de 70 000 mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du canal, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du canal et à celles des établissements industriels nécessaires à son exploitation, à l'irrigation des semis et plantations pratiquées sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du canal ; enfin, l'approvisionnement des navires qui passeront par ledit canal ;

4° De faire enfin tous curages et travaux nécessaires pour entretenir le canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état .

Le Gouvernement égyptien sera, de ce chef, substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le canal aura été livré et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

ART. 5. — Aussitôt après la livraison du canal, le Gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau ; la Compagnie, de son côté, aura, pendant la durée des travaux de construction du Canal maritime et au besoin jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports et de ceux de

ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd à Suez, et *vice versâ*.

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun pour l'usage du canal d'eau douce aux conditions antérieurement convenues.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services sur le parcours du canal d'eau douce de Zagazig à Suez seront cédés au Gouvernement égyptien au prix de revient. Ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le Gouvernement au taux de 5 pour 100 l'an du capital remboursé.

ART. 6. — La Compagnie vend au Gouvernement égyptien la propriété du Ouady telle qu'elle existe actuellement, avec ses bâtiments et dépendances, au prix de 10 millions de francs.

ART. 7. — Si le canal d'eau douce est remis par la Compagnie au Gouvernement égyptien dans le courant de la présente année, les sommes dues par le Gouvernement égyptien, tant de ce chef, que pour l'acquisition du domaine du Ouady, ensemble 20 millions de francs, seront payées à la Compagnie à dater du 1er juillet jusqu'au 1er décembre 1866, en six payements égaux et mensuels de 3 333 333 fr. 33 opérés le 1er de chaque mois.

Au cas où l'appel de fonds restant à faire sur les actions serait rendu exigible par la Compagnie, dans le courant de la présente année, le montant des sommes dues de ce chef par le Gouvernement égyptien, soit environ et sauf compte à faire 17 500 000 francs, sera payé à la Compagnie à dater du 1er janvier jusqu'au 1er décembre 1867 en douze payements égaux et mensuels de 1 458 333 francs environ, opérés le 1er de chaque mois.

Les sommes formant le solde de l'indemnité consentie par le Gouvernement égyptien en faveur de la Compagnie, exigibles postérieurement au 1er novembre 1866, soit ensemble 57 750 000 francs seront payées à la Compagnie à dater du 1er janvier 1867 jusqu'au 1er décembre 1869, en trente-six payements égaux et mensuels de 1 604 166 francs opérés le 1er de chaque mois.

Tous les payements seront faits à la Compagnie en francs effectifs (1).

Fait en double expédition, au Caire, le 30 janvier 1866.

Signé : FERDINAND DE LESSEPS.

NUBAR-PACHA.

1 Archives de la Compagnie de Suez

ANNEXE N° 22

CONVENTION DU 22 FÉVRIER 1866

Entre S. A. Ismaïl-Pacha, Vice-Roi d'Egypte, d'une part;

Et la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, représentée par M. Ferdinand de Lesseps, son président-fondateur, autorisé, à cet effet, par les Assemblées générales des actionnaires des 1er mars et 6 août 1864 et par décision spéciale du Conseil d'administration de ladite Compagnie en date du 13 septembre 1864, d'autre part,

A été déposé et stipulé ce qui suit :

Un premier acte de concession provisoire, en date du 30 novembre 1854, a autorisé M. de Lesseps à former une Compagnie financière pour l'exécution du Canal maritime de Suez.

Un second acte de concession, en date du 5 janvier 1856, a déterminé le cahier des charges pour procéder à la formation de la Compagnie financière chargée d'exécuter les travaux du Canal, et a donné l'autorisation d'exécuter les travaux du percement de l'Isthme dès que la ratification de la Sublime Porte serait obtenue. A cet acte étaient annexés les statuts de la Compagnie Universelle, revêtus de l'approbation du Vice-Roi.

Un décret-règlement, en date du 20 juillet 1856, a déterminé l'emploi des ouvriers fellahs aux travaux du Canal de Suez.

Une convention, intervenue entre le Vice-Roi et la Compagnie, le 18 mars 1863, a rétrocédé au gouvernement égyptien la première section du Canal d'eau douce, entre le Caire et le Ouady.

Une autre convention, datée du 20 mars 1863, a réglé la participation financière du gouvernement égyptien dans l'entreprise.

Enfin, une dernière convention, en date du 30 janvier 1866, a réglé :

1° L'usage des terrains réservés à la Compagnie comme dépendances du Canal maritime ;

2° La cession du canal d'eau douce, des terrains, ouvrages d'art et constructions en dépendant et la reprise par le gouvernement de l'entretien dudit canal ;

3° La vente du domaine du Ouady au prix de 10 millions de francs ;

4° Les échéances des termes fixés pour le paiement des sommes dues à la Compagnie.

La Sublime Porte sollicitée, conformément à l'acte de concession du

5 janvier 1856, de donner sa ratification à la concession de l'entreprise du Canal, a formulé, par une note en date du 6 avril 1863, les conditions auxquelles cette ratification était subordonnée.

Pour donner pleine satisfaction à cet égard à la Sublime Porte, il s'est établi entre le Vice-Roi et la Compagnie une entente qu'ils ont consacrée et formulée dans la convention dont les clauses et stipulations suivent.

ART. 1er. — Est et demeure abrogé, dans son entier, le règlement en date du 20 juillet 1856, relatif à l'emploi des fellahs aux travaux du Canal de Suez.

Est, en conséquence, déclarée nulle et caduque, la disposition de l'article 2 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, ainsi conçu : « Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront égyptiens. »

Le gouvernement égyptien paiera à la Compagnie, à titre d'indemnité et en raison de l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 et des avantages qu'il comportait, une somme de 38 millions de francs.

La Compagnie se procurera désormais, suivant le droit commun, sans privilèges comme sans entraves, les ouvriers nécessaires aux travaux de l'entreprise.

ART. 2. — La Compagnie renonce au bénéfice des articles 7 et 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854 et des articles 10, 11 et 12 de celui du 5 janvier 1856.

L'étendue des terrains susceptibles d'irrigation, concédés à la Compagnie par ces mêmes actes de 1854 et 1856 et rétrocédés au gouvernement, a été reconnue et fixée d'un commun accord à 63 000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3 000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins du Canal maritime.

ART. 3. — Les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 demeurant abrogés, comme il est dit dans l'article 2, l'indemnité due à la Compagnie par le gouvernement égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30 millions de francs, le prix de l'hectare étant fixé à 500 francs.

ART. 4. — Considérant qu'il est nécessaire de déterminer, pour le Canal maritime, l'étendue des terrains qu'exigent son établissement et son exploitation dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise ; que cette étendue ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par le Canal même, par ses francs-bords et par les chemins de halage : considérant que, pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité du Canal maritime, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, enfin, des habitations convenables pour les gardiens, surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour tous les préposés à l'administration ;

qu'il est, en outre, convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir quelques approvisionnements dans des lieux privés de toute ressource de ce genre ; qu'enfin, il est indispensable que la Compagnie puisse disposer des terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger le Canal maritime contre l'invasion des sables et assurer sa conservation ; mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués ; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population aura augmenté ;

Les deux parties intéressées se renfermant dans ces limites pour déterminer, sur tout le parcours du Canal maritime, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation de ce Canal :

Sont, d'un commun accord, convenues que la quantité de terrains nécessaire à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation dudit Canal, est fixée conformément aux plans et tableaux dressés, arrêtés, signés et annexés à cet effet aux présentes.

ART. 5. — La Compagnie rétrocède au gouvernement égyptien la seconde partie du canal d'eau douce située entre le Ouady, Ismaïlia et Suez, ainsi qu'elle lui avait déjà rétrocédé la première partie du canal située entre le Caire et le domaine du Ouady, par la convention du 18 mars 1863.

La rétrocession de cette seconde partie du canal d'eau douce est faite dans les termes et sous les conditions qui suivent :

1° La Compagnie est tenue de terminer les travaux restant à faire pour mettre le canal de Ouady, Ismaïlia et Suez dans les dimensions convenues, en état de réception ;

2° Le gouvernement égyptien prendra possession du canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit canal dans les conditions cidessus indiquées. Cette livraison, qui impliquera réception de la part du gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie, et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser ;

3° Le gouvernement égyptien demeurera, à partir de la livraison, chargé de l'entretien dudit canal, soit :

I. — De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'établissement des sables, et de maintenir l'alimentation du canal

par celui de Zagazig, jusqu'à ce que cette alimentation soit assurée directement par la prise d'eau du Caire ;

II. — D'exécuter les travaux de la partie qui lui a été rétrocédée par la convention du 18 mars 1863 et de mettre cette première section en communication avec la seconde, au point de jonction du Ouady ;

III. — D'assurer, en toute saison, la navigation en maintenant dans le canal une hauteur d'eau de $2^{m}50$ dans les hautes eaux du Nil, de 2 mètres à l'étiage moyen et de 1 mètre au minimum au plus bas étiage ;

IV. — De fournir, en outre, à la Compagnie, un volume de 70 000 mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du Canal maritime, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du Canal maritime et de celles des établissements industriels se rattachant à son exploitation, l'irrigation des semis et des plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du Canal maritime ; enfin, l'approvisionnement des navires qui passent par ledit Canal ;

V. — De faire tout curage et travaux nécessaires pour entretenir le canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état. Le gouvernement égyptien sera de ce chef substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le canal aura été livré, et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

Art. 6. — La Compagnie aura la servitude de passage sur les terrains qui devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70 000 mètres cubes d'eau dont il s'agit ci-dessus.

Art. 7. — Aussitôt après la livraison du canal d'eau douce, le gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau ; la Compagnie, de son côté, aura pendant la durée des travaux du Canal maritime et, au besoin, jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports ou de ceux de ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd et *vice versâ*.

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun pour l'usage du canal d'eau douce ; elle n'aura plus sur ce canal que la jouissance appartenant aux Egyptiens, sans toutefois que jamais ses barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation.

L'alimentation d'eau douce en ligne directe à Port-Saïd sera toujours amenée par les moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais.

La Compagnie cesse d'avoir le droit de cession de prise d'eau, de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou stationnement à elle

accordés sur le canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services sur le parcours du canal d'eau douce de Zagazig à Suez sont cédés au gouvernement égyptien au prix de revient ; ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le gouvernement au taux de 5 pour 100 l'an du capital remboursé.

Le canal d'eau douce, ayant été ainsi complètement rétrocédé au gouvernement égyptien, son entretien étant à la charge dudit gouvernement, il pourra établir, sur ledit canal et ses dépendances, tels ouvrages fixes ou mobiles qu'il jugera convenable ; d'un autre côté, il devient inutile de déterminer, ainsi qu'on l'a fait pour le Canal maritime, aucune étendue de terrain pour son entretien et pour sa conservation.

ART. 8. — L'indemnité totale due à la Compagnie, s'élevant à la somme de 84 millions de francs, lui sera payée par le gouvernement égyptien, ensemble avec le restant du montant des actions du gouvernement, au cas où la Compagnie ferait un appel de fonds la présente année, et les 10 millions de francs, prix de la vente du Ouady, de la manière indiquée au tableau dressé à cet effet, signé et annexé aux présentes.

ART. 9. — Le Canal maritime et toutes ses dépendances restent soumis à la police égyptienne, qui s'exercera librement comme sur tout autre point du territoire, de façon à assurer le bon ordre, la sécurité publique et l'exécution des lois et règlements du pays.

Le gouvernement égyptien jouira de la servitude de passage à travers le Canal maritime sur les points qu'il jugera nécessaires, tant pour ses propres communications que pour la libre circulation du commerce et du public, sans que la Compagnie puisse percevoir aucun droit de péage ou autre redevance sous quelque prétexte que ce soit.

ART. 10. — Le gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendance du Canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays. Cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du Canal.

ART. 11. — Le gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra occuper pour ses services administratifs (poste, douane, caserne, etc.), tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie ; dans ce cas, le gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

ART. 12. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du Canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'au-

torisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir, soit le long du Canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage : ces derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements, du reste, ne pourront avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation, et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création et l'appropriation desdits emplacements.

Art. 13. — Il est entendu que l'établissement des services de douane ne devra porter aucune atteinte aux franchises douanières dont doit jouir le transit général s'effectuant à travers le Canal par les bâtiments de toutes les nations, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personne ou de nationalité.

Art. 14. — Le gouvernement égyptien, pour assurer la fidèle exécution des conventions mutuelles entre lui et la Compagnie, aura le droit d'entretenir à ses frais, auprès de la Compagnie et sur les lieux des travaux, un commissaire spécial.

Art. 15. — Il est déclaré, à titre d'interprétation, qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession du Canal de Suez, et, à défaut de nouvelle entente entre le gouvernement égyptien et la Compagnie, la concession prendra fin de plein droit.

Art. 16. — La Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez étant égyptienne, elle est régie par les lois et usages du pays ; toutefois, en ce qui regarde sa constitution comme Société et les rapports des associés entre eux, elle est, par une convention spéciale, réglée par les lois qui, en France, régissent les Sociétés anonymes. Il est convenu que toutes les contestations de ce chef seront jugées en France par des arbitres avec appel comme sur-arbitre à la Cour Impériale de Paris.

Les différends en Egypte entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les formes consacrées par les lois et usages du pays et les traités.

Les contestations qui viendraient à surgir entre le gouvernement égyptien et la Compagnie seront également soumises aux tribunaux locaux, et résolues suivant les lois du pays.

Les préposés, ouvriers et autres personnes appartenant à l'administration de la Compagnie seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les lois locales et les traités, pour tous délits et contestations dans lesquels les parties ou l'une d'elles seraient indigènes.

Si toutes les parties sont étrangères, il sera procédé entre elles conformément aux règles établies.

Toute signification à la Compagnie, par une partie intéressée quelconque en Egypte, sera valablement fait au siège de l'Administration, à Alexandrie.

ART. 17. — Toutes les actes antérieurs, concessions, conventions et statuts, sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont point en contradiction avec la présente convention (1).

Fait double au Caire, le 22 février 1868.

Signé : ISMAIL.

Signé : FERDINAND DE LESSEPS.

(1) Archives de la Compagnie de Suez

ANNEXE N° 23

CONVENTIONS DU 23 AVRIL 1869

ET

RÉALISATION DES 30 MILLIONS DE FRANCS DUS A LA COMPAGNIE

PREMIÈRE CONVENTION

Entre Son Altesse le Khédive d'Egypte,

Et M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, agissant au nom et pour compte de ladite Compagnie, en vertu des pleins pouvoirs qui lui sont délégués,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1er. — A partir du 1er octobre 1869, les importations que fera la Compagnie pour ses besoins, ainsi que pour ceux de ses entrepreneurs, ouvriers et employés, paieront les mêmes droits que toutes les importations faites en Egypte par tout sujet égyptien. La Compagnie renonce, par conséquent, aux franchises douanières exprimées dans l'article 13 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, telles qu'elles ont été interprétées et réglementées par la décision rendue le 5 mars dernier par la Commission réunie au Caire à cet effet ; et sera soumise, en ce qui concerne les douanes ou octrois, à tous les impôts, taxes ou règlements décrétés ou à décréter par le gouvernement.

La Compagnie continuera à jouir de la faculté, qu'ont d'ailleurs tous les sujets égyptiens, d'extraire des carrières appartenant au domaine public sans payer aucun droit, les pierres, la chaux et le plâtre, nécessaires à la construction ou à l'entretien des travaux.

ART. 2. — Les barques ou bâtiments de la Compagnie, naviguant sur le canal d'eau douce antérieurement rétrocédé au gouvernement, seront traités comme tous les autres bâtiments ou barques du pays. Ils seront soumis à tous les droits, taxes, impôts ou règlements établis ou à établir. Il est entendu que la Compagnie n'aura, à l'avenir, à formuler aucune prétention particulière relativement audit canal d'eau douce.

ART. 3. — Du consentement des deux parties, il est entendu que la Compagnie n'a pas d'autre objet que l'exploitation, l'entretien et l'augmentation du Canal maritime.

Elle rentre, par conséquent, dans le droit commun et renonce à toute exception, faculté ou privilège spécial. Ainsi, le gouvernement fera désormais exclusivement le service de la poste et du télégraphe, pour la Compagnie comme pour le public. La Compagnie conservera, toutefois, la faculté d'avoir son télégraphe spécial pour ses services des travaux et du transit des navires dans le Canal maritime.

Le droit de pêche dans les eaux du Canal maritime et dans les lacs qu'il traverse appartiendra exclusivement au gouvernement. Les barques de pêche devront seulement se conformer aux règlements de navigation publiés par la Compagnie dans le Canal maritime.

Elles n'auront à payer à la Compagnie aucune taxe ou redevance pour leur stationnement ou leur navigation, mais elles devront s'abstenir de tout transport de passagers ou de marchandises, excepté du poisson pêché.

ART. 4. — L'usage des terrains dépendants du Canal maritime (soit les 10 214 hectares limités par la Convention de février 1866, plus 300 hectares à ajouter à la superficie de Port-Saïd, et 200 hectares à ajouter à la superficie d'Ismaïlia) sera réglé par un arrangement spécial. Toutefois, les parties contractantes établissent ici :

1° Que les terrains dont la vente aura été décidée seront divisés par lots dans les bureaux de vente des différentes villes du Canal ;

2° Que le prix de vente sera partagé entre le gouvernement et la Compagnie dans la proportion de 50 pour 100 du produit net ;

3° Que les acquéreurs ne pourront recevoir la délivrance de leurs lots et être considérés comme propriétaires qu'après avoir reçu les *hodjets* ou titres de propriété délivrés au Mehkemet, après paiement du prix total de leur achat et sur la présentation de la quittance définitive ;

4° Que les acquéreurs des terrains seront placés exactement dans les mêmes conditions que les autres habitants de l'Egypte.

ART. 5. — La Compagnie renonce vis-à-vis du gouvernement égyptien à toute réclamation on indemnité quelconque, tant pour son compte que pour celui de ses entrepreneurs pour lesquels elle se porte fort, pour tous faits ou prétendus préjudices antérieurs à la date de la présente convention.

ART. 6. — Les avantages résultant pour le gouvernement des articles précédents sont évalués d'un commun accord à une somme de 20 millions de francs.

ART. 7. — La Compagnie cède au gouvernement pour une somme de 10 millions de francs :

1° Tous les hôpitaux construits dans l'Isthme, avec leur matériel ;

2° Toutes les maisons et constructions appartenant à la Compagnie à Ras-el-Eche, au kilomètre 34, à Kantara, au lac Ballah, à Ferdane, à El-Guishr, au Chantier 6, à Gebel-Mariam, à Toussoum, au Sérapeum, à Geneffe, à Chalouf, au kilomètre 84 de la Plaine de Suez ;

3° La carrière et le port du Mex avec le matériel d'exploitation ;

4° Les magasins et établissements de Boulac et de Damiette.

ART. 8. — La Compagnie s'engage à livrer au gouvernement les immeubles qui font l'objet de la présente cession libres de tout litige ou location.

ART. 9. — Dans les constructions cédées ci-dessus au gouvernement. dans l'Isthme, par la Compagnie, celle-ci pourra occuper les logements nécessaires à ses services d'exploitation. L'inventaire en sera dressé, d'accord avec le gouvernement, par l'Agent supérieur de la Compagnie. La Compagnie paiera annuellement au gouvernement une somme égale à 5 pour 100 de la valeur desdites constructions, sur l'estimation faite d'un commun accord, ainsi que cela a été fait pour les constructions du canal d'eau douce. Quand le besoin qui les aura fait occuper aura cessé, la Compagnie les rendra au gouvernement dans le même état où elle en aura pris livraison.

ART. 10. — Le paiement des 30 millions de francs stipulés dans les articles 6 et 7 s'effectuera par le gouvernement à la Compagnie du Canal de Suez par la remise immédiate d'autant de coupons d'intérêts d'actions de ladite Compagnie qu'il en faudra pour acquitter cette somme en capital et intérêt, à raison de 10 pour 100 l'an, et détachés des 176 602 actions de la Compagnie du Canal de Suez dont le gouvernement est propriétaire.

Les coupons à remettre seront ceux qui commenceront à échoir le 1er janvier 1870.

Moyennant cet abandon de coupons, ainsi qu'il vient d'être exprimé, le président-directeur donne, dès à présent, au nom de la Compagnie, bonne et valable quittance au Khédive de ladite somme de 30 millions de francs (1).

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

Signé : FERDINAND DE LESSEPS.

Signé : ISMAIL.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

DEUXIÈME CONVENTION

Entre Son Altesse Ismaïl-Pacha, Khédive d'Egypte,

Et M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur de la Compagnie du Canal maritime de Suez, agissant au nom et pour le compte de ladite Compagnie en vertu des pleins pouvoirs qui lui sont délégués,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1er. — Pourront être mis en vente les terrains à bâtir réservés à la Compagnie Universelle, le long du Canal maritime, par la Convention de février 1866, propres à la construction des villes, stations et établissements privés et autres que ceux qui seront jugés nécessaires à l'exploitation du Canal maritime.

A ces terrains seront adjoints 300 hectares à Port-Saïd, et 200 hectares à Ismaïlia qui seront déterminés par le Gouvernement, de manière à ne porter aucun préjudice aux nécessités de la défense et du service militaire.

Lesdites ventes seront autorisées dès que les négociations pendantes avec les puissances auront déterminé le mode de juridiction à établir en Egypte entre étrangers et indigènes.

ART. 2. — Ces terrains réunis formeront un fonds commun et seront successivement mis en vente, en raison des demandes et des besoins des populations.

ART. 3. — Les produits nets de ces ventes seront également partagés entre le Khédive et la Compagnie, comme il sera dit ci-après.

ART. 4. — La distribution des terrains et leur répartition pour la mise en vente devront être préalablement soumises à l'approbation du Khédive.

ART. 5. — A cet effet, une Commission, composée de deux membres choisis par le Khédive et deux membres par la Compagnie, sera déléguée pour déterminer, arrêter, limiter sur les divers points les plus susceptibles d'agglomération d'habitants les lots qui seront mis en vente dans l'intérêt commun.

Le travail de cette Commission sera soumis à l'approbation du Khédive.

ART. 6. — La Commission dont il est question dans l'article précédent sera également chargée de l'Administration des terrains, de la mise en vente, des adjudications, des recouvrements, de la comptabilité et généralement de tout ce qui concerne la conduite de ces terrains.

Toutes les décisions de ladite Commission devront être prises au moins par deux de ses membres, à savoir par un de ceux choisis par le Khédive et un de ceux choisis par la Compagnie.

ART. 7. — Conformément aux dispositions de la Convention du 22 février 1866, prohibant dans l'Isthme tout établissement colonial d'une

nationalité quelconque, les ventes ne pourront être qu'individuelles et destinées exclusivement à des établissements privés. Le maximum pour une famille en est fixé à 1 hectare pour la construction et à 1 hectare pour jardins, s'il y a lieu. Dans les villes, le maximum reste fixé à 1 hectare pour les deux destinations.

ART. 8. — Les ventes s'effectueront soit de gré à gré, soit par voie d'adjudication publique, au comptant ou à des termes convenus entre l'acheteur et la Commission ; toutes les fois qu'il y aura concurrence d'offres pour un même terrain, la mise en adjudication sera obligatoire.

Le mode d'adjudication sera fixé par un règlement d'administration publique déterminé par le Khédive.

Dans le cas de vente à terme, la Commission de vente fera les réserves nécessaires pour conserver au Gouvernement et à la Compagnie, jusqu'à complet paiement, leur privilège de vendeurs, tant sur le terrain que sur les constructions.

ART. 9. — Tous les frais et dépenses auxquels donneront lieu la création et le fonctionnement de la Commission seront avancés par la Compagnie ; avant tout le partage, le montant de ces avances sera prélevé et versé dans la caisse de la Compagnie.

ART. 10. — Tous les six mois, un état de la situation de la caisse des sommes dues et du mouvement des ventes sera dressé par la Commission et transmis au gouvernement comme à la Compagnie.

ART. 11. — Après approbation de cet état par le gouvernement et la Compagnie, les sommes qu'il laissera disponibles seront versées, moitié au Trésor égyptien et moitié dans la caisse de la Compagnie (1).

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

Signé : ISMAIL.

Signé : FERDINAND DE LESSEPS.

(1) Archives de la Compagnie de Suez.

TABLE DES GRAVURES

PLANS, CARTES ET GRAVURES HORS TEXTE

TOME I

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I

LES TEMPS ANCIENS : LES ÉGYPTIENS, LES PERSES, LES PTOLÉMÉES, LES ARABES, LES TURCS

CHAPITRE II

LA DÉCOUVERTE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE

CHAPITRE III

DE LOUIS XIV A BONAPARTE

CHAPITRE IV

BONAPARTE

CHAPITRE V

MEHEMET-ALI

CHAPITRE VI

LES SAINT-SIMONIENS

CHAPITRE VII

FERDINAND DE LESSEPS

CHAPITRE VIII

1860-1869

CHAPITRE IX

L'INAUGURATION DU CANAL

/

ANNEXES

ERRATA

Pages 127, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 147, 148, 150, 151, 152, 157, 158; *au lieu de* l'ingénieur Le Père, *lire* l'ingénieur Lepère.

PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE.



